

TOESTAND van de Belgische Visschersvloot sinds 1939 en hare evolutie in den loop van 1945

SITUATION de la flotte de pêche belge depuis 1939 et son évolution dans le courant de l'année 1945

A. — ZEEVISSCHERSVLOOT

I. — TOESTAND VAN DE VISSCHERSVLOOT IN 1939.

Bij den aanvang der krijgsvrerrichtingen in Europa (September 1939) telde de Belgische visschersvloot 510 vaartuigen : 25 open- en 485 gedekte booten. Wat betreft de samenstelling, ten opzichte van de verschillende scheepstypen der vóóroorlogsche vloot, zie tabel I.

Tabel I. — Toestand van de Belgische visschersvloot in September 1939.

Tableau I. — Situation de la flotte de pêche belge en septembre 1939.

Scheepstypen - Types de bateaux (zie beschrijv. blz. 65-66) (voir description page 65-66)	Aantal vaartuigen Nombre de bateaux	P.K. - C.V.		Bruto-tonnemaat - Tonn. brut		Gemiddelde P.K. sterkte voor één Bt. Force moy. en C.V. pour un T.B.
		Totaal Total	Gemiddelde per vaartuig Moyenne par bateau	Totaal Total	Gemiddelde per vaartuig Moyenne par bateau	
I. — Garnaalscheepjes Crevettiers 8 tot 75 P.K. - 8 à 75 C.V. 2 tot 37 Bt. - 2 à 37 T.B.	236	8.413	35,6	3.988	16,9	2,10
II. — Kustscheepjes Bateaux côtiers 80-110 P.K., 23-68 Bt. 80-110 C.V., 23-68 T.B.	85	8.187	96,3	3.408	40,1	2,40
III. — Middenslagtrawlers Chalutiers moyens 120-239 P.K., 45-109 Bt. 120-239 C.V., 45-109 T.B.	123	20.397	165,8	9.241	75,1	2,21
IV. — Beperkte actiestraal - Rayon d'action restreint 240-350 P.K., 91-160 Bt. 240-350 C.V., 91-160 T.B.	44	11.275	256,2	5.355	121,7	2,10
V. — Onbeperkte actiestraal - Grand rayon d'action 450-700 P.K., 197-336 Bt. 450-700 C.V., 197-336 T.B.	(1) 22	11.400	518,2	6.045	274,8	1,88
Totaal - Total	510	59.672	117,—	28.037	55,—	2,13

(1) 16 stoomtrawlers en 6 motertrawlers.

(1) 16 chalutiers à vapeur et 6 chalutiers à moteur.

A. — FLOTTE DE PÊCHE MARITIME.

I. — SITUATION DE LA FLOTTE DE PECHE EN 1939.

Au début des opérations militaires en Europe (septembre 1939) la flotte de pêche belge comprenait 510 unités, dont 25 non pontées et 485 pontées. Pour la composition de la flotte d'avant-guerre, au point de vue des différents types de bâtiments, voir tableau I.

II. — TOESTAND VAN DE VISSCHERSVLOOT OP 1 JANUARI 1941.

In Mei 1940, toen de vijandelijke legers ons land binnenrukten, werd alle visscherij vanuit België stopgezet en, op enkele uitzonderingen na, week de gansche visschersvloot naar geallieerde havens uit. Een deel ervan nam haar toevlucht tot Fransche havens, terwijl de meeste vaartuigen, waaronder de grootste eenheden, in Engeland aanlandden.

Zoowel in Frankrijk als in Engeland werden de modernste eenheden onzer uitgeweken visschersvloot, bij hunne aankomst, opgeëischt en omgebouwd voor militaire doeleinden. De overblijvende vaartuigen werden ter visscherij geëxploiteerd voor de ravitaillering der bevolking in Engeland.

De Oostendsche visschersvaartuigen die door motordefect of andere oorzaken den vijand niet hadden kunnen ontloopen, werden meestal door de zware bombardementen van uit de lucht, die Oostende in de Meidagen te verduren had, gekelderd of erg beschadigd.

Einde December 1940, toen toelating verleend werd om op onze kust de zeevisscherij te hernemen, waren dan ook slechts weinig dege-lijke visschersvaartuigen in staat om zee te kiezen.

Op 1 Januari 1941 telde de zeevisschersvloot 75 eenheden ; te weten 47 motorscheepjes en 28 open booten. Bij de booten waren er slechts 13 die van mechanische drijfkracht voorzien waren.

III. — TOESTAND VAN DE VISSCHERSVLOOT OP 1 JANUARI 1942.

Door het in de vaart brengen van intusschen uit Frankrijk gerepatrieerde vaartuigen, van nieuwe, omgebouwde en herstelde visschers-schepen, steeg dit aantal, einde 1941 tot 217 eenheden. De nieuwbouw kwam hier voor 13 eenheden tusschen.

II. — SITUATION DE LA FLOTTE DE PECHE AU 1^{er} JANVIER 1941.

En mai 1940, lors de l'invasion de notre pays par les armées ennemies, toute pêche en Belgique fut interrompue et la flotte, à peu d'exceptions près, émigra vers les ports alliés. Quelques bateaux gagnèrent les ports français, tandis que la plupart, parmi lesquels les plus grosses unités, arrivèrent en Angleterre.

En France, tout comme en Angleterre, les unités les plus modernes de notre flotte de pêche évacuées, furent, dès leur arrivée, réquisitionnées et transformées à des fins militaires. Les bâtiments restants furent incorporés dans l'exploitation de la pêche organisée pour le ravitaillement de la population en Angleterre.

Les bateaux de pêche ostendais qui, par suite de panne de moteur ou d'autres causes, n'avaient pu s'échapper, furent en grande partie coulés ou gravement endommagés lors des violents bombardements aériens dont Ostende eut à souffrir dans les journées de mai.

Aussi, lorsque fin décembre 1940 l'autorisation de reprendre la pêche sur nos côtes fut accordée, il ne restait plus que peu de bateaux de pêche en état de prendre la mer.

Au 1^{er} janvier 1941, la flotte de pêche maritime comptait 75 unités, à savoir : 47 petits bateaux à moteur et 28 bateaux non pontés ; parmi ces derniers il n'y en avait que 13 à propulsion mécanique.

III. — SITUATION DE LA FLOTTE DE PECHE AU 1^{er} JANVIER 1942.

La mise en service de bâtiments rapatriés entretemps de France, de bateaux de pêche neufs, transformés ou réparés, fit monter ce nombre à 217 unités fin 1941, parmi lesquelles 13 unités nouvellement construites.

Tabel II. — Toestand van de Belgische visschersvloot op 1 Januari 1942.
Tableau II. — Situation de la flotte de pêche belge au 1^{er} janvier 1942.

Scheepstypen - Types de bateaux	Aantal vaartuigen Nombre de bateaux	P.K. sterkte - Force en C.V.		Bruto-tonnemaat - Tonnage brut		
		Totaal Total	Gemiddelde per vaartuig Moyenne par bateau	Gemeten schepen Bateaux jaugés	Totale Bt. Ton. B. total	Gemiddelde per vaartuig Moyenne par bateau
I. — Garnaalscheepjes Crevettiers	212	5.329	25	105	1.638	15,6
II. — Kustschepen Bateaux côtiers	5	460	92	5	172	34,4
Totaal - Total	217	5.789	27	110	1.810	16,5

IV. — TOESTAND VAN DE VISSCHERSVLOOT
OP 1 JANUARI 1943.

Dank zij de groote verdiensten die de vissche-
rij boekte (1), werden groote kapitalen bij het
aan- of ombouwen van visschersvaartuigen
bested met het gevolg dat de vloot, in één
jaar tijd, met 92 eenheden toenam : 58 nieuwe,
25 omgebouwde en 9 gerepatrieerde vaartuigen
uit Frankrijk.

Daarentegen werden er dit jaar 23 vaartuigen
uitgeschakeld : 7 door ongevallen op zee en 16
door schrapping wegens economische minder-
waardigheid of zeeonwaardigheid.

Tabel III. — Toestand der Belgische visschersvloot op 1 Januari 1943.
Tableau III. — Situation de la flotte de pêche belge au 1^{er} janvier 1943.

Scheepstypen - Types de bateaux	Aantal vaartuigen Nombre de bateaux	P.K. sterkte - Force en C.V.		Bruto-tonnemaat - Tonnage brut		
		Totaal Total	Gemiddelde per vaartuig Moyenne par bateau	Gemeten schepen Bateaux jaugés	Totale Bt. Ton. B. total	Gemiddelde per vaartuig Moyenne par bateau
I. — Garnaalscheepjes Crevettiers	271	7.608	28	222	2.790	12,6
II. — Kustschepen Bateaux côtiers	18	1.630	90	18	651	36,2
Totaal - Total	290	9.238	32	241	3.441	14,3

V. — TOESTAND VAN DE VISSCHERSVLOOT
OP 1 JANUARI 1944.

In den loop van 1943 kwamen 62 vaartuigen
de vloot vervoegen : 55 nieuwbouw, 2 ombouw

IV. — SITUATION DE LA FLOTTE DE PECHE
AU 1^{er} JANVIER 1943.

Grâce aux gros bénéfices réalisés par la
pêche (1), des capitaux importants furent inves-
tis dans la construction ou la transformation de
bâtiments de pêche, ce qui eut pour résultat
d'augmenter la flotte de 92 unités en l'espace
d'un an : 58 nouvelles, 25 transformées et 9 re-
patriées de France.

Par contre, au cours de cette année, 23 ba-
teaux furent mis hors de service : 7 par suite
d'accidents en mer et 16 pour cause de rende-
ment déficitaire ou d'innavigabilité.

V. — SITUATION DE LA FLOTTE DE PECHE
AU 1^{er} JANVIER 1944.

Au cours de l'année 1943, 62 bâtiments vin-
rent renforcer la flotte : 55 de construction nou-

(1) Zie dienaangaande de jaarverslagen over de zeevisscherij in 1942 en de haringvisscherij 1942-1943.

(1) Voir à ce sujet, les rapports annuels sur la pêche ma-

ritime en 1942 et la campagne harenguière 1942-1943.

en 5 terug in de vaart, terwijl er 29 vaartuigen
wegvielen : 8 door ongevallen op zee en 21
door schrapping, 't zij een aanwinst van 33 een-
heden, waaronder 12 middelslagschepen.

velle, 2 transformés et 5 remis en service, tandis
que 29 bateaux furent mis hors de service : 8 par
suite d'accidents en mer, tandis que 21 furent
retirés, soit une augmentation de 33 unités, par-
mi lesquelles 12 pour la pêche moyenne.

Tabel IV. — Toestand der Belgische visschersvloot op 1 Januari 1944.

Tableau IV. — Situation de la flotte de pêche belge au 1^{er} janvier 1944.

Scheepstypen - Types de bateaux	Aantal vaartuigen Nombre de bateaux	P.K. sterkte - Force en C.V.		Bruto-tonnemaat - Tonnage brut		
		Totaal Total	Gemiddelde per vaartuig Moyenne par bateau	Gemeten schepen Bateaux jaugés	Totale Bt. Ton. B. total	Gemiddelde per vaartuig Moyenne par bateau
I. — Garnaalscheepjes Crevettiers	271	8.771	32	268	3.004	11,2
II. — Kustschepen Bateaux côtiers	40	3.378	84	40	1.182	29,5
III. — Middenslagschepen Bat. p' la pêche moyenne	12	1.560	130	12	470	39,2
Totaal - Total	323	13.709	42	320	4.646	14,5

VI. — TOESTAND VAN DE VISSCHERSVLOOT
OP 1 JANUARI 1945.

Gedurende 1944, jaar van de bevrijding, wer-
den 26 nieuwe eenheden in de vaart gebracht :
21 nieuwbouw, 3 ombouw en 2 terug in de
vaart. Door luchtbombardementen werden 14
vaartuigen tot zinken gebracht, 5 gingen op zee
verloren, 5 werden door den terugtrekkenden
vijand vernield, 10 werden uit de vaart getrok-
ken en 7 geschrapt. De vloot telde op 31 Decem-
ber 1944 : 308 eenheden tegen 323 einde 1943,
't zij 15 eenheden minder.

VI. — SITUATION DE LA FLOTTE DE PECHE
AU 1^{er} JANVIER 1945.

En 1944, année de la libération, 26 nouvelles
unités vinrent renforcer la flotte : 21 de construc-
tion nouvelle, 3 transformées et 2 remises en ser-
vice. Les bombardements aériens causèrent la
perte de 14 bateaux, 5 se perdirent en mer, 5 fu-
rent détruits par l'ennemi en retraite, 10 furent
mis hors de service et 7 furent retirés. Au 31 dé-
cembre 1944, la flotte se composait de 308 uni-
tés contre 323 fin 1943, soit 15 unités en moins.

Tabel V. — Toestand van de Belgische visschersvloot op 1 Januari 1945.

Tableau V. — Situation de la flotte belge au 1^{er} janvier 1945.

Scheepstypen - Types de bateaux	Aantal vaartuigen Nombre de bateaux	P.K. sterkte - Force en C.V.		Bruto-tonnemaat - Tonnage brut		
		Totaal Total	Gemiddelde per vaartuig Moyenne par bateau	Gemeten schepen Bateaux jaugés	Totale Bt. Ton. B. total	Gemiddelde per vaartuig Moyenne par bateau
I. — Garnaalscheepjes Crevettiers	247	8.827	36	247	3.356	13,6
II. — Kustschepen Bateaux côtiers	45	3.808	85	45	1.348	30,2
III. — Middenslagschepen Bat. p' la pêche moyenne	16	2.150	134	16	969	60,6
Totaal - Total	308	14.785	48	308	5.373	17,4

EVOLUTIE VAN DE BELGISCHE VISSCHERS- VLOOT IN DEN LOOP VAN 1945

Nieuw nummeringsstelsel.

Einde 1945 werd een nieuw nummeringsstelsel op de zeevisschervloot toegepast. Dit nieuwe stelsel bestaat uit één doorlopende reeks nummers voor de vier visschershavens der kust, terwijl voorheen iedere haven een afzonderlijke reeks nummers toepaste, met het gevolg dat de visschervloot verschillende vaartuigen telde die onder hetzelfde nummer varen. Zolang een vaartuig in dezelfde haven bleef ingeschreven kon het oude systeem tot geen verwarring leiden, vermits de havenletter toeliet na te gaan tot welke reeks nummers een vaartuig behoorde.

Echter, wanneer een vaartuig naar een andere haven werd overgeheveld, — hetgeen nog al te dikwijls geschiedt —, dan moest telkens het nummer veranderd worden en wanneer het daarbij van eigenaar of ook van naam veranderde, viel de oorspronkelijke identiteit van het vaartuig geheel weg en, in zulk geval, was het niet altijd gemakkelijk ze terug te vinden.

Te Oostende was de kans voor verwarring nog groter, daar in deze haven tot 1942, open en gedekte booten onder hetzelfde nummer en dezelfde letter ingeschreven waren.

Bij het nieuwe nummeringsstelsel vallen al deze bezwaren weg. Zelfs wanneer een vaartuig naar een andere haven overgaat, belet niets dat het zijn oud nummer behoudt; slechts de havenletter verandert.

Nieuwe indeeling van de Zeevisschervloot.

Tot 1944 werd de vloot ingedeeld volgens hare drijfkracht en Brutotonnemaat. Zoo werd er uitgemaakt hoeveel vaartuigen 1 tot 10 P.K., 11 tot 20 P.K., enz., ontwikkelden en tevens hoeveel er 1 tot 10 Bt., 11 tot 20 Bt., enz. maten.

Zulke indeeling liet toe den gestadigen groei van onze vloot van nabij te volgen en gaf wel een benaderend gedacht van de vangstcapaciteit der visschervloot, op technisch gebied echter, leerde ze ons weinig of niets.

EVOLUTION DE LA FLOTTE DE PECHE BELGE DANS LE COURANT DE L'ANNEE 1945.

Nouveau système d'immatriculation.

Fin 1945 un nouveau système d'immatriculation des unités de la flotte de pêche maritime fut mis en application. Ce nouveau système consiste en une seule série continue de numéros pour les quatre ports de pêche de la côte, tandis qu'autrefois chaque port appliquait une série distincte de numéros, ce qui avait pour conséquence que la flotte de pêche comprenait différents bateaux naviguant sous le même numéro. Aussi longtemps qu'un bateau restait immatriculé dans le même port, l'ancien système ne pouvait prêter à aucune confusion, puisque la lettre du port permettait de vérifier à quelle série de numéros un navire appartenait.

Toutefois, lors du transfert d'un bateau à un autre port — ce qui se produit encore trop fréquemment — le numéro devait être modifié chaque fois et, si le bateau changeait en outre de propriétaire ou même de nom, son identité première disparaissait entièrement et dans ce cas il n'était pas toujours facile de la retrouver.

A Ostende, le risque d'entraîner la confusion existait encore davantage, car, jusqu'en 1942, les bateaux pontés et non pontés y étaient immatriculés sous 2 séries de numéros juxtaposés. Il arrivait donc qu'un bateau ponté et un autre non ponté portaient le même indice.

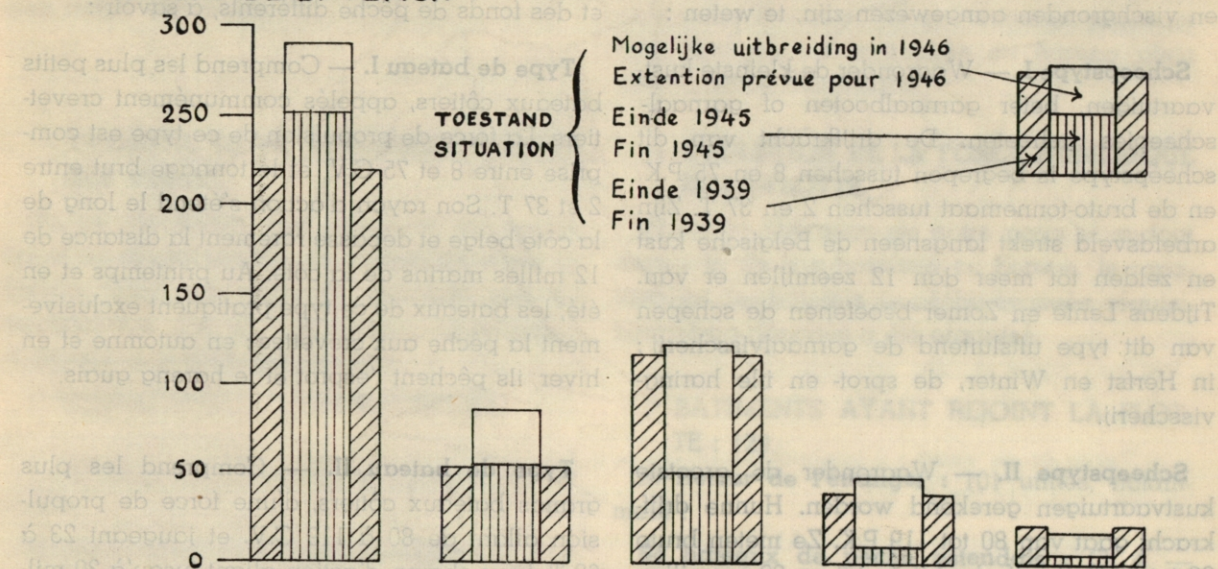
Le nouveau système d'immatriculation a fait disparaître tous ces inconvénients. Même au cas où un bateau passe à un autre port, rien n'empêche de maintenir le numéro ancien; seule la lettre du port change.

Nouvelle classification de la flotte de pêche maritime.

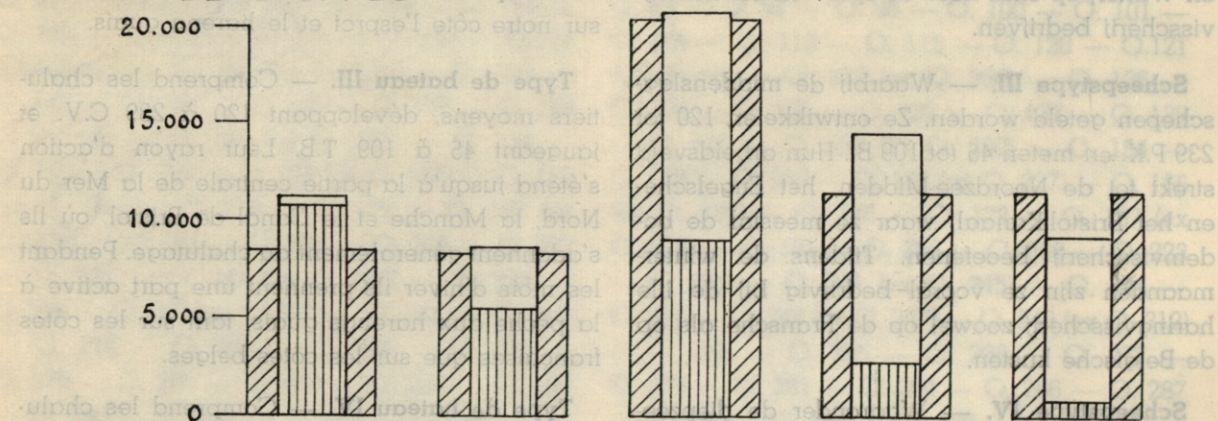
Jusqu'en 1944, la flotte était subdivisée d'après la force de propulsion et le tonnage brut. De cette façon, on déterminait le nombre de bateaux de 1 à 10 C.V., de 11 à 20 C.V., etc, ainsi que celui des bateaux jaugeant de 1 à 10 T.B., de 11 à 20 T.B., etc.

Quoique pareille classification permettait de suivre de près le développement constant de notre flotte et donnait une idée approximative de sa capacité de pêche, en matière technique elle ne nous apprenait que peu ou point.

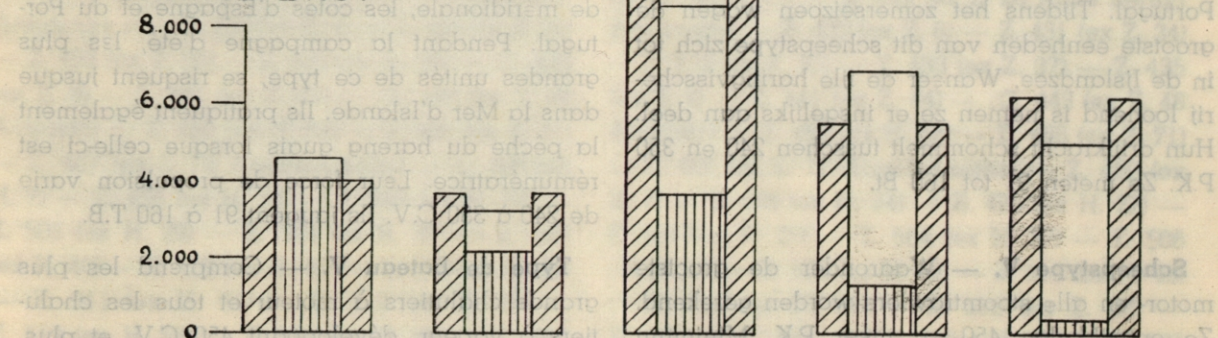
NIEUWE INDEELING DER VISSCHERSVLOOT AANTAL VAARTUIGEN NOMBRE DE BATEAUX



ONTWIKKELDE P.K. C.V. DÉVELOPPÉS



BRUTO. TONNEMAAT TONNAGE BRUT



Scheepstypen: I
Types de bateaux:

II

III

IV

V

Met het oog op een rationsele heropbouw van onze zeevisschervloot werd het leerrijker en nuttiger geacht, deze in 5 scheepstypen in te deelen, die naar gelang hunne drijfkracht en Bruto-tonnemaat op verschillende visscherijen en vischgronden aangewezen zijn, te weten :

Scheepstype I. — Waaronder de kleinste kustvaartuigen, beter garnaalbooten of garnaalscheepjes geheeten. De drijfkracht van dit scheepstype is begrepen tusschen 8 en 75 P.K. en de bruto-tonnemaat tusschen 2 en 37 T. Zijn arbeidsveld strekt langsheen de Belgische kust en zelden tot meer dan 12 zeemijlen er van. Tijdens Lente en Zomer beoefenen de schepen van dit type uitsluitend de garnaalvisscherij ; in Herfst en Winter, de sprot- en ijle haringvisscherij.

Scheepstype II. — Waaronder de grootste kustvaartuigen gerekend worden. Hunne drijfkracht gaat van 80 tot 119 P.K. Ze meten bruto 23 tot 68 T. Ze zijn bedrijvig tot op 30 zeemijlen van de kusten, waar ze in Lente en Zomer jacht maken op bodemvisschen, terwil ze in Herfst en Winter, op onze kust, de sprot- en ijle haringvisscherij bedrijven.

Scheepstype III. — Waarbij de middenslag-schepen geteld worden. Ze ontwikkelen 120 tot 239 P.K. en meten 45 tot 109 Bt. Hun arbeidsveld strekt tot de Noordzee-Midden, het Engelsche en het Bristol-Kanaal, waar ze meestal de bodemvisscherij beoefenen. Tijdens de wintermaanden zijn ze vooral bedrijvig bij de ijle haringvisscherij zoowel op de Fransche als op de Belgische kusten.

Scheepstype IV. — Waaronder de diepzee-trawlers met beperkte actiestraal, die strekt tot Noordzee-Noord, het Engelsche en het Bristol-Kanaal, Zuid-Ierland, de kusten van Spanje en Portugal. Tijdens het zomerseizoen wagen de grootste eenheden van dit scheepstype zich tot in de Ijslandzee. Wanneer de ijle haringvisscherij loonend is nemen ze er insgelijks aan deel. Hun drijfkracht schommelt tusschen 240 en 350 P.K. Ze meten 91 tot 160 Bt.

Scheepstype V. — Waaronder de grootste motor- en alle stoomtrawlers worden gerekend. Ze ontwikkelen 450 en meer P.K. Minimum meten ze 197 Bt. De sterkste en grootste trawlers van dit type bezoeken de verst afgelegen visch-

En vue d'une reconstitution rationnelle de notre flotte de pêche maritime, on estimait plus instructif et plus utile de subdiviser celle-ci en 5 types de bateaux, affectés selon leur force de propulsion et leur tonnage brut, à des pêcheries et des fonds de pêche différents, à savoir :

Type de bateau I. — Comprend les plus petits bateaux côtiers, appelés communément crevet-tiers. La force de propulsion de ce type est comprise entre 8 et 75 C.V. et le tonnage brut entre 2 et 37 T. Son rayon d'action s'étend le long de la côte belge et dépasse rarement la distance de 12 milles marins de la côte. Au printemps et en été, les bateaux de ce type pratiquent exclusivement la pêche aux crevettes ; en automne et en hiver, ils pêchent l'esprot et le hareng guais.

Type de bateau II. — Comprend les plus grands bateaux côtiers, d'une force de propulsion allant de 80 à 119 C.V. et jaugeant 23 à 68 T. Leur champ d'action allant jusqu'à 30 milles marins des côtes. Au printemps et en été, ils pratiquent la pêche aux poissons de fond, tandis qu'en automne et en hiver, ils pêchent sur notre côte l'esprot et le hareng guais.

Type de bateau III. — Comprend les chalutiers moyens, développant 120 à 239 C.V. et jaugeant 45 à 109 T.B. Leur rayon d'action s'étend jusqu'à la partie centrale de la Mer du Nord, la Manche et le Canal de Bristol, où ils s'adonnent généralement au chalutage. Pendant les mois d'hiver ils prennent une part active à la pêche aux harengs guais, tant sur les côtes françaises que sur les côtes belges.

Type de bateau IV. — Comprend les chalutiers de haute mer à rayon d'action limité s'étendant jusqu'à la partie septentrionale de la Mer du Nord, la Manche, le Canal de Bristol, l'Islande méridionale, les côtes d'Espagne et du Portugal. Pendant la campagne d'été, les plus grandes unités de ce type, se risquent jusque dans la Mer d'Islande. Ils pratiquent également la pêche du hareng guais lorsque celle-ci est rémunératrice. Leur force de propulsion varie de 240 à 350 C.V. Ils jaugeant 91 à 160 T.B.

Type de bateau V. — Comprend les plus grands chalutiers à moteur et tous les chalutiers à vapeur, développant 450 C.V. et plus, pour un tonnage brut de 197 T. minimum. Parmi les chalutiers de ce type, les bâtiments les plus

gronden en koersen regelmatig tot de Ijsland-zee en het Bereneiland. Ze maken hoofdzakelijk jacht op ronde visch, namelijk kabeljauw, schelvisch en koolvisch. De volle haring van de Fladen en de Smallsdiepte wordt echter ook door dezen gevangen.

I. — EVOLUTIE BIJ DE NUMERIEKE STERKTE DER VLOOT.

Na de bevrijding van ons land en vooral vanaf de stopzetting van de vijandelijkheden in Europa, werd een aanvang gemaakt met de repatriëring van de uitgeweken, opgeëischte of ontvoerde visschervvaartuigen.

1° BIJGEKOMEN — 129 VAARTUIGEN.

a) **Terug uit den vreemde :** 101 eenheden, te weten :

64 Oostendsche visschervvaartuigen : O. 4 — O. 9 — O. 10 — O. 11 — O. 12 — O. 15 — O. 27 — O. 32 — O. 40 (ex O. 39) — O. 49 — O. 53 — O. 55 (ex O. 115 — o. b.) — O. 60 — O. 69 — O. 87 — O. 91 — O. 96 — O. 100 — O. 101 — O. 108 — O. 113 — O. 115 — O. 120 — O. 121 (Charlotte) — O. 122 (ex O. 338) — O. 126 — O. 129 — O. 131 — O. 132 — O. 137 — O. 138 — O. 140 — O. 150 (ex O. 330) — O. 154 — O. 158 — O. 159 — O. 165 (ex O. 327) — O. 166 (ex O. 325) — O. 176 — O. 178 — O. 187 (ex O. 308) — O. 191 — O. 206 — O. 208 — O. 223 — O. 235 — O. 241 (ex O. 345) — O. 244 — O. 246 — O. 247 (ex O. 347) — O. 249 (ex O. 312) — O. 256 — O. 265 — O. 266 — O. 277 — O. 279 — O. 281 — O. 284 — O. 286 — O. 287 — O. 290 — O. 291 — O. 292 — O. 295.

32 Zeebrugsche vaartuigen : Z. 5 (Yvonne-Maurice) — Z. 407 (ex Z. 8) — Z. 409 (ex Z. 10) — Z. 410 (ex Z. 11) — Z. 423 (ex Z. 26 « Aline-Bertha-Antoinette ») — Z. 429 (ex Z. 6) — Z. 431 (ex Z. 34) — Z. 432 (ex Z. 35) — Z. 433 (ex Z. 36) — Z. 435 (ex Z. 9) — Z. 441 (ex Z. 44) — Z. 443 (ex Z. 46 Augusta) — Z. 458 (ex H. 62) — Z. 466 (ex Z. 71) — Z. 467 (ex Z. 72 Angèle-Lisette) — Z. 486 (ex H. 7) — Z. 496 (ex H. 24) — Z. 499 (ex H. 27) — Z. 501 (ex H. 29) — Z. 504 (ex H. 37) — Z. 506 (ex H. 40) — Z. 509 (ex H. 48) — Z. 510 (ex H. 49) — Z. 511 (ex H. 51) — Z. 512 (ex Z. 27) — Z. 513 (ex H. 53) — Z. 514 (ex H. 56) — Z. 521 (ex H. 67) — Z. 522 (ex H. 68) — Z. 523 (ex H. 70) — Z. 529 (ex H. 81) — Z. 530 (ex H. 82).

robustes et les plus grands se risquent jusqu'aux lieux de pêche les plus éloignés et mettent régulièrement le cap sur la Mer d'Islande et l'île aux Ours, où ils pêchent principalement le poisson rond, notamment l'églefin, le cabillaud et le colin. Pendant l'été et l'automne, plusieurs exploitent les concentrations du hareng plein des Fladen et des Smalls.

I. — EVOLUTION DE LA FORCE NUMERIQUE DE LA FLOTTE.

Après la libération de notre pays et surtout depuis la fin des hostilités en Europe, le rapatriement des bateaux de pêche évacués, réquisitionnés ou déportés a été organisé.

1° BATIMENTS AYANT REJOINT LA FLOTTE : 129.

a) **Retour de l'étranger :** 101 unités, notamment :

64 bateaux de pêche ostendais : O. 4 — O. 9 — O. 10 — O. 11 — O. 12 — O. 15 — O. 27 — O. 32 — O. 40 (ex O. 39) — O. 49 — O. 53 — O. 55 (ex O. 115) — B.O.) — O. 60 — O. 69 — O. 87 — O. 91 — O. 96 — O. 100 — O. 101 — O. 108 — O. 113 — O. 115 — O. 120 — O. 121 (Charlotte) — O. 122 (ex O. 338) — O. 126 — O. 129 — O. 131 — O. 132 — O. 137 — O. 138 — O. 140 — O. 150 (ex O. 330) — O. 154 — O. 158 — O. 159 — O. 165 (ex O. 327) — O. 166 (ex O. 325) — O. 176 — O. 178 — O. 187 (ex O. 308) — O. 191 — O. 206 — O. 208 — O. 223 — O. 235 — O. 241 (ex O. 345) — O. 244 — O. 246 — O. 247 (ex O. 347) — O. 249 (ex O. 312) — O. 256 — O. 265 — O. 266 — O. 277 — O. 279 — O. 281 — O. 284 — O. 286 — O. 287 — O. 290 — O. 291 — O. 292 — O. 295.

32 bateaux de Zeebrugge : Z. 5 (Yvonne-Maurice) — Z. 407 (ex Z. 8) — Z. 409 (ex Z. 10) — Z. 410 (ex Z. 11) — Z. 423 (ex Z. 26 Aline Bertha-Antoinette) — Z. 429 (ex Z. 6) — Z. 431 (ex Z. 34) — Z. 432 (ex Z. 35) — Z. 433 (ex Z. 37) — Z. 435 (ex Z. 9) — Z. 441 (ex Z. 44) — Z. 443 (ex Z. 46 Augusta) — Z. 458 (ex H. 62) — Z. 466 (ex Z. 71) — Z. 467 (ex Z. 72 Angèle-Lisette) — Z. 486 (ex H. 7) — Z. 496 (ex H. 24) — Z. 499 (ex H. 27) — Z. 501 (ex H. 29) — Z. 504 (ex H. 37) — Z. 506 (ex H. 40) — Z. 509 (ex H. 48) — Z. 510 (ex H. 49) — Z. 511 (ex H. 51) — Z. 512 (ex Z. 27) — Z. 513 (ex H. 53) — Z. 514 (ex H. 56) — Z. 521 (ex H. 67) — Z. 522 (ex H. 68) — Z. 523 (ex H. 70) — Z. 529 (ex H. 81) — Z. 530 (ex H. 82).

2 Blankenbergsche vaartuigen : B. 601 (ex B. 2) — B. 610 (ex B. 30).

3 Nieuwpoortsche vaartuigen : N. 63 — N. 725 (ex N. 38) — N. 744 (ex N. 62).

b) **Nieuwbouw** : 25 vaartuigen : O. 31 (Nieuwbouw 518) — O. 114 (NB. 249) — O. 149 (NB. 156) — O. 151 (NB. 358) — O. 188 (NB. 295) — O. 199 (NB. 457) — O. 201 (NB. 435) — O. 226 (NB. 301) — O. 234 (NB. 568) — O. 248 (NB. 456) — O. 262 (NB. 481) — O. 267 (NB. 251) — Z. 8 (NB. 485) — Z. 417 (NB. 351) — Z. 449 (NB. 445) — Z. 532 (NB. 458) — N. 92 (NB. 196) — N. 702 (NB. 489) — N. 708 (NB. 488) — N. 711 (NB. 474) — N. 726 (NB. 144) — N. 748 (NB. 503) — N. 756 (NB. 152) — N. 770 (NB. 507) — N. 804 (NB. 492).

c) **Terug in de vaart** : 3 eenheden : O. 56 — O. 202 — N. 712 (ex N. 37).

2° WEGGEVALLEN — 38 VAARTUIGEN.

a) **Vergaan** : 24 eenheden : O. 114 (Marika) — O. 121 (Charlotte) — O. 143 (St. Jan) — O. 157 — O. 159 — Z. 5 (Yvonne-Maurice) — Z. 5 (Lucette) — Z. 8 — Z. 22 — Z. 65 — Z. 108 — Z. 119 — Z. 120 — Z. 121 — Z. 126 — B. 11 — B. 14 — B. 96 — B. 43 — N. 63 — N. 68 — N. 101 — N. 140 — N. 145.

b) **Naar de Scheldevisserij overgegaan** : 4 eenheden : O. 75 — O. 165 — Z. 59 — B. 80.

c) **verhuurd aan Nederlandsche reederij** : 1 eenheid : N. 92.

d) **Geschrapt** : 9 eenheden : O. 222 — O. 283 — B. 36 — B. 87 — N. 17 — N. 88 — N. 107 — N. 127 — N. 761.

Balans : 129 bijgekomen min 38 weggevallen = + 91 vaartuigen.

Toestand 1 Januari 1946 : 308 (toestand 1-1-1945) + 91 = 399 vaartuigen ter visscherij.

Onder de 399 vaartuigen ter visscherij telt men 269 eenheden, waaronder 45 open- of half-gedekte booten, die tot het scheepstype I of garnaalbooten behoren, 61 schepen van het type II of kustvaartuigen, 58 trawlers tot het type III of middelslagschepen, 10 diepzeetrawlers van het type IV en 1 stoomtrawler van het type V.

2 bateaux de Blankenberge : B. 601 (ex B. 2) — B. 610 (ex B. 30).

3 bateaux de Nieuport : N. 63 — N. 725 (ex N. 38) — N. 744 (ex N. 62).

b) **Nouvellement construits** : 25 bateaux : O. 31 (C.N. 518) — O. 114 (C. N. 249) — O. 143 (C.N. 156) — O. 151 (C.N. 358) — O. 188 (C.N. 295) — O. 199 (C.N. 457) — O. 201 (C.N. 435) — O. 226 (C.N. 301) — O. 234 (C.N. 568) — O. 248 (C.N. 456) — O. 262 (C.N. 481) — O. 267 (C.N. 251) — Z. 8 (C.N. 485) — Z. 417 (C.N. 351) — Z. 449 (C.N. 445) — Z. 532 (C.N. 458) — N. 92 (C.N. 196) — N. 702 (C.N. 489) — N. 708 (C.N. 488) — N. 711 (C.N. 474) — N. 726 (C.N. 144) — N. 748 (C.N. 503) — N. 756 (C.N. 152) — N. 770 (C.N. 507) — N. 804 (C.N. 492).

c) **Remis en service** : 3 unités : O. 56 — O. 202 — N. 712 (ex N. 37).

2° UNITES DISPARUES : 38.

a) **Perdues en mer** : 24 unités : O. 114 (Marika) — O. 121 (Charlotte) — O. 143 (St. Jan) — O. 157 — O. 159 — Z. 5 (Yvonne Maurice) — Z. 5 (Lucette) — Z. 8 — Z. 22 — Z. 65 — Z. 108 — Z. 119 — Z. 120 — Z. 121 — Z. 126 — B. 11 — B. 14 — B. 96 — B. 43 — N. 63 — N. 68 — N. 101 — N. 140 — N. 145.

b) **Passées à la pêche de l'Escaut** : 4 unités : O. 75 — O. 165 — Z. 59 — B. 80.

c) **Louée à un armement néerlandais** : 1 unité : N. 92.

d) **Radiées** : 9 unités : O. 222 — O. 283 — B. 36 — B. 87 — N. 17 — N. 88 — N. 107 — N. 127 — N. 761.

Bilan : 129 en plus, 38 en moins = + 91 bâtiments.

Situation au 1^{er} janvier 1946 : 308 (situation au 1-1-1945) + 91 = 399 bâtiments armés à la pêche.

Les 399 bâtiments armés à la pêche se répartissent comme suit : 269 bateaux, dont 45 non pontés ou mi-pontés, du type I ou crevettiers, 61 du type II ou unités côtières, 58 chalutiers du type III ou bâtiments de pêche moyenne, 10 chalutiers de haute mer du type IV et 1 chalutier à vapeur du type V.

Tabel VI. — Toestand der visschersvloot einde 1944 vergeleken met deze van 1945 : aantal vaartuigen ter vischvangst.

Tableau VI. — Situation de la flotte de pêche fin 1944, comparée à celle de 1945 : nombre de bateaux armés à la pêche.

Scheeps- typen Types de bateaux	Oostende - Ostende		Zeebrugge		Blankenberge		Nieuwpoort-Nieuport		Totaal - Total	
	1944	1945	1944	1945	1944	1945	1944	1945	1944	1945
I.	77	110	51	57	29	20	90	82	(1)247	(2)269
II.	12	26	15	21	1	2	17	12	45	61
III.	4	41	3	11	1	1	8	5	16	59
IV.	—	10	—	—	—	—	—	—	—	10
V.	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1
Totaal	93	188	69	89	31	23	115	99	(1)308	(2)399
Total										

(1) waaronder 48 open of half-gedekte booten — (2) w.o. 45 open of halfgedekte booten.

(1) dont 48 non pontés ou mi-pontés — (2) dont 45 non pontés ou mi-pontés.

Naar de cijfers, op tabel 6 vermeld, neemt Oostende met 188 vaartuigen 't zij 47 % van de totale vloot, als visschershaven terug de eerste plaats in, gevolgd door Nieuwpoort met 99 vaartuigen, 't zij 25 %, Zeebrugge met 89 vaartuigen, 't zij 22 % en Blankenberge met 23 vaartuigen, 't zij nauwelijks 6 %. Deze rangschikking deed zich einde 1944 als volgt voor : Nieuwpoort 38 %, Oostende 30 %, Zeebrugge 22 % en Blankenberge 10 %.

II. — STERKTE DER DRIJFKRACHT.

Einde 1944 ontwikkelde de zeevisschersvloot (308 eenheden) totaal 14.785 P.K., 't zij gemiddeld 48 P.K. per vaartuig. Einde 1945 werd de globale drijfkraft (399 eenheden ter vischvangst) op 27.608 P.K. gebracht, 't zij gemiddeld 64 P.K. per vaartuig. De sterke vermeerdering van de drijfkraft der vloot vindt haar uitleg bij de merklijke toename van het aantal vaartuigen (+ 91 eenheden). De aanzienlijke verhoging van de gemiddelde ontwikkelde P.K. per vaartuig dankt men aan het in de vaart brengen van gerepatrieerde visschersvaartuigen die meestal tot de grootste scheepstypen (III, IV en V) behoren.

II. — IMPORTANCE DE LA FORCE DE PROPULSION.

Fin 1944, la flotte de pêche maritime (308 unités) développait au total 14.785 C.V., soit en moyenne 48 C.V. par bateau. Fin 1945, la force de propulsion globale (399 unités armées à la pêche) avait atteint 27.608 C.V., soit en moyenne 64 C.V. par bateau. La forte augmentation de la force de propulsion de la flotte s'explique par l'accroissement notable du nombre de bâtiments (+ 91 unités). L'augmentation considérable de la moyenne de C.V. par bateau est due à la mise en service de bâtiments de pêche rapatriés, qui, pour la plupart, appartiennent aux plus grosses unités des types III, IV et V.

Tabel VII. — Toestand der visschersvloot (schepen ter vischvangst) einde 1944 en 1945 : ontwikkelde P.K.

Tableau VII. — Situation de la flotte de pêche (bateaux armés à la pêche) fin 1944 et 1945 : C.V. développés.

Scheeps- typen Types de bateaux	Oostende - Ostende		Zeebrugge		Blankenberge		Nieuwpoort-Nieuport		Totaal - Total	
	1944	1945	1944	1945	1944	1945	1944	1945	1944	1945
I.	2.320	3.796	2.252	2.691	950	608	3.305	3.100	8.827	10.195
II.	1.005	2.230	1.313	1.955	80	180	1.410	1.010	3.808	5.375
III.	520	6.340	400	1.608	120	175	1.110	680	2.150	8.803
IV.	—	2.635	—	—	—	—	—	—	—	2.635
V.	—	600	—	—	—	—	—	—	—	600
Totaal Total	3.845	15.601	3.965	6.254	1.150	963	5.825	4.790	14.785	27.608

Wat de P.K. sterkte der visschersvloot aangaat, bekleedt Oostende, einde 1945, met 15.601 P.K. of 57 % van de totaal ontwikkelde drijfkracht, verreweg de eerste plaats. Daarna volgt Zeebrugge met 6.254 P.K. of 23 %, Nieuwpoort met 4.790 P.K. of 17 % en Blankenberge met 963 P.K. of 3 %.

Einde 1944 deed deze volgorde zich geheel anders voor : De Nieuwpoortsche vloot verwierf den eersten rang met 39 %, gevolgd door Zeebrugge met 27 %, Oostende met 26 % en Blankenberge met 8 %.

III. — BRUTO-TONNEMAAT.

Einde 1945, mat de visschersvloot (399 eenheden) 11.144 brutoton of gemiddeld 29,9 T. per vaartuig, tegen 5.373 T. voor 308 vaartuigen of gemiddeld 17,4 T. einde 1944. De verhoging der bruto-tonnemaat is een gevolg van de vermeerdering van het aantal vaartuigen. Dat de gemiddelde tonnemaat per vaartuig insgelijks merklijk steeg, komt doordat grotere schepen in de vaart werden gebracht zooals het trouwens wordt uitgelegd onder par. II waarin sprake over de P.K. sterkte der vloot.

En ce qui concerne les C.V. développés, fin 1945, Ostende occupait sans conteste la première place avec 15.601 C.V., soit 57 % de la force de propulsion totale. Viennent ensuite : Zeebrugge avec 6.254 C.V. ou 23 % ; Nieuport avec 4.790 C.V. ou 17 % et Blankenberge avec 963 C.V. ou 3 %.

Fin 1944, ce classement était tout autre : la flotte de Nieuport venait en tête avec 39 %, suivie de Zeebrugge avec 27 %, Ostende avec 26 % et Blankenberge avec 8 %.

III. — TONNAGE BRUT.

Fin 1945, la flotte de pêche (399 unités) avait une jauge de 11.144 tonneaux bruts ou, en moyenne 29,9 T. par bateau, contre 5.373 T. pour 308 unités ou, en moyenne 17,4 T., fin 1944. L'augmentation du tonnage brut est la conséquence de l'accroissement du nombre de bateaux.

L'augmentation notable et simultanée du tonnage moyen par bateau est due à la mise en service de plus grosses unités, comme d'ailleurs expliqué au § II, où il est question de la force de propulsion de la flotte.

Tabel VIII. — Toestand der visschersvloot (schepen ter visscherij) einde 1944 en 1945 : bruto-tonnemaat.

Tableau VIII. — Situation de la flotte de pêche (bateaux armés à la pêche) fin 1944 et 1945 : tonnage brut.

Scheeps- typen Types de bateaux	Oostende - Ostende		Zeebrugge		Blankenberge		Nieuwpoort-Nieuport		Totaal - Total	
	1944	1945	1944	1945	1944	1945	1944	1945	1944	1945
I.	917	1.575	885	1.059	352	231	1.202	1.098	3.356	3.963
II.	325	887	482	760	24	61	517	337	1.348	2.045
III.	154	2.605	147	670	32	91	336	193	669	3.559
IV.	—	1.239	—	—	—	—	—	—	—	1.239
V.	—	338	—	—	—	—	—	—	—	338
Totaal Total	1.396	6.644	1.514	2.489	408	383	2.055	1.620	5.373	11.144

Ten opzichte van de bruto-tonnemaat komt de Oostendsche visschersvloot insgelijks hare vóóroorlogsche plaats heroveren met 6.644 Bt. 't zij 60 % van de totale tonnemaat der visschersvloot. De Zeebrugsche vloot volgt met 2.489 Bt. of 22 %, de Nieuwpoortsche met 1.628 Bt. of 15 % en de Blankenbergsche vloot met 383 Bt. of 3 %.

Bij voorgaande gegevens valt op te merken dat de aangroei der schepen niet in alle havens dezelfde gevolgen heeft gehad. Inderdaad, alhoewel Nieuwpoort, wat het aantal betreft, op de tweede plaats komt (25 %), dient deze haven slechts op de derde plaats gerangschikt, wanneer men de vloot indeelt volgens de P.K. of de tonnemaat. Voor Zeebrugge is de verhouding constant, terwijl Oostende en Blankenberge een omgekeerde verhouding tusschen het aantal schepen eenerzijds en P.K. en Bt. anderzijds vertoonen. De schepen van groote tonnemaat en P.K. hebben natuurlijkerwijze Oostende als thuishaven genomen. Het gemiddelde aantal P.K. per Bt. is echter grooter te Zeebrugge dan te Oostende.

Au point de vue du tonnage brut, la flotte de pêche ostendaise vient également de reconquérir sa place d'avant-guerre avec 6.644 T.B., soit 60 % du tonnage total de la flotte de pêche. Viennent ensuite : la flotte de Zeebrugge avec 2.489 T.B. ou 22 % ; celle de Nieuport avec 1.628 T.B. ou 15 % et celle de Blankenberge avec 383 T.B. ou 3 %.

Des données ci-dessus il résulte que l'augmentation des unités n'a pas eu les mêmes conséquences dans tous les ports. En effet, quoique Nieuport se classe deuxième (25 %) en ce qui concerne le nombre, ce port ne doit occuper que la troisième place lorsqu'on fait la classification de la flotte d'après les C.V. ou le tonnage. La proportion est constante pour Zeebrugge, tandis que pour Ostende et Blankenberge, le nombre de bateaux d'une part et celui des C.V. et des T.B. d'autre part, sont inversement proportionnels. Les bâtiments de grand tonnage et de grande force de propulsion ont évidemment pris Ostende comme port d'attache. Le chiffre moyen de C.V. par T.B. est toutefois plus grand à Zeebrugge qu'à Ostende.

	Oostende Ostende	Nieuwpoort Nieuport	Zeebrugge	Blankenberge
Aantal vaartuigen Nombre de bateaux	47 %	25 %	22 %	6 %
Globale P.K. Pourcentage global de C.V.	57 %	17 %	23 %	3 %
Globale B.T. Pourcentage global de T.B.	60 %	15 %	22 %	3 %

IV. — **VOORZIENE UITBREIDING VAN DE VISSCHERSVLOOT IN 1946, REKENING HOUDEND MET DE MOGELIJKE RECUPERATIE EN DE AANGEVANGEN CONSTRUCTIES.**

Buiten de 399 vaartuigen die reeds op vischvangst uitvaren, bestaan er nog :

1° 63 gerepatrieerde vaartuigen die gedurende de vijandelijkheden in vreemde oorlogsmarines werden opgenomen en terug tot visschervvaartuig dienen omgebouwd te worden, vooraleer ze de visscherij kunnen hernemen.

Deze zijn : O. 19 — O. 25 — O. 44 (ex O. 344) — O. 63 — O. 65 — O. 66 (ex O. 350) — O. 82 — O. 84 — O. 105 — O. 109 (ex O. 348) — O. 119 (ex O. 340) — O. 121 (ex O. 341 (Monte Carlo) — O. 124 — O. 128 — O. 139 — O. 163 — O. 167 (ex O. 324) — O. 170 (ex O. 323) — O. 173 (ex O. 316) — O. 175 — O. 193 (ex O. 301) — O. 196 — O. 200 — O. 204 — O. 212 — O. 214 — O. 217 — O. 218 (ex O. 305) — O. 220 — O. 222 (ex O. 317) — O. 227 (ex O. 327) — O. 228 — O. 231 — O. 232 — O. 242 (ex O. 342) — O. 250 — O. 254 — O. 269 — O. 276 — O. 278 — O. 282 — O. 289 — O. 300.
Z. 401 (ex Z. 1) — Z. 413 (ex Z. 15) — Z. 485 (ex H. 4) — Z. 488 (ex H. 11) — Z. 500 (ex H. 28) — Z. 507 (ex H. 41) — Z. 508 (ex H. 42) — Z. 517 (ex H. 60) — Z. 519 (ex H. 63) — Z. 524 (ex H. 71) — Z. 525 (ex H. 73) — Z. 526 (ex H. 76) — Z. 528 (ex H. 80) — Z. 536 (ex H. 44).
B. 605 (ex B. 15).
N. 730 (ex N. 45) — N. 732 (ex N. 49) — N. 745 (ex N. 64).
De O. 179 en O. 285 doen dienst als visscherijwachtschepen.

2° 69 vaartuigen die, 't zij opgeëischt, 't zij ontvoerd werden en totnogtoe niet konden vrijgegeven of gerepatriëerd worden :

a) 50 eenheden in Engeland : O. 16 — O. 38 — O. 64 — O. 74 — O. 80 — O. 81 — O. 83 — O. 92 — O. 94 — O. 95 — O. 98 — O. 102 — O. 112 — O. 127 — O. 135 — O. 153 — O. 155 — O. 156 (ex O. 329) — O. 160 — O. 164 — O. 174 (ex . 328) — O. 183 (ex O. 314) — O. 190 — O. 198 (ex O. 302) — O. 210 (ex O. 336) — O. 211 — O. 215 (ex O. 315) — O. 224 — O. 225 — O. 237 — O. 239 — O. 240 — O. 243 — O. 255 — O. 296 — O. 298 —
Z. 403 (ex Z. 2) — Z. 418 (ex Z. 21) — Z. 430 (ex Z. 32) — Z. 453 (ex Z. 55) — Z. 502 (ex H. 34) —

IV. — **EXTENSION DE LA FLOTTE DE PECHE PREVUE POUR 1946, COMPTE TENU DES POSSIBILITES DE RECUPERATION ET DES CONSTRUCTIONS COMMENCEES.**

En dehors des 399 bâtiments qui dès à présent pratiquent la pêche, il existe encore :

1° 63 unités rapatriées qui ont été incorporées dans les marines de guerre étrangères pendant les hostilités et doivent être transformées en bateaux de pêche avant de pouvoir reprendre leur activité d'autrefois.

Ce sont : O. 19 — O. 25 — O. 44 (ex O. 344) — O. 63 — O. 65 — O. 66 (ex O. 350) — O. 82 — O. 84 — O. 105 — O. 109 (ex O. 348) — O. 119 (ex O. 340) — O. 121 (ex O. 341 (Monte Carlo) — O. 124 — O. 128 — O. 139 — O. 163 — O. 167 (ex O. 324) — O. 170 (ex O. 323) — O. 173 (ex O. 316) — O. 175 — O. 193 (ex O. 301) — O. 196 — O. 200 — O. 204 — O. 212 — O. 214 — O. 217 — O. 218 (ex O. 305) — O. 220 — O. 222 (ex O. 317) — O. 227 (ex O. 327) — O. 228 — O. 231 — O. 232 — O. 242 (ex O. 342) — O. 250 — O. 254 — O. 269 — O. 276 — O. 278 — O. 282 — O. 289 — O. 300.
Z. 401 (ex Z. 1) — Z. 413 (ex Z. 15) — Z. 485 (ex H. 4) — Z. 488 (ex H. 11) — Z. 500 (ex H. 28) — Z. 507 (ex H. 41) — Z. 508 (ex H. 42) — Z. 517 (ex H. 60) — Z. 519 (ex H. 63) — Z. 524 (ex H. 71) — Z. 525 (ex H. 73) — Z. 526 (ex H. 76) — Z. 528 (ex H. 80) — Z. 536 (ex H. 44).
B. 605 (ex B. 15).
N. 732 (ex N. 49) — N. 745 (ex N. 64).
O. 179 et O. 285 sont en service comme garde pêche.

2° 69 bateaux qui ont été réquisitionnés ou enlevés et n'ont jusqu'à présent pu être libérés ou rapatriés :

a) 50 unités en Angleterre : O. 16 — O. 38 — O. 64 — O. 74 — O. 80 — O. 81 — O. 83 — O. 92 — O. 94 — O. 95 — O. 98 — O. 102 — O. 112 — O. 127 — O. 135 — O. 153 — O. 155 — O. 156 (ex O. 329) — O. 160 — O. 164 — O. 174 (ex . 328) — O. 183 (ex O. 314) — O. 190 — O. 198 (ex O. 302) — O. 210 (ex O. 336) — O. 211 — O. 215 (ex O. 315) — O. 224 — O. 225 — O. 237 — O. 239 — O. 240 — O. 243 — O. 255 — O. 296 — O. 298 —
Z. 403 (ex Z. 2) — Z. 418 (ex Z. 21) — Z. 430 (ex Z. 32) — Z. 453 (ex Z. 55) — Z. 502 (ex H. 34) —

Z. 503 (ex H. 35) — Z. 527 (ex H. 79) — Z. 515 (ex H. 57) — Z. 518 (ex H. 61).
N. 727 (ex N. 41) — N. 728 (ex N. 42) — N. 733 (ex N. 50) — N. 737 (ex N. 53) — N. 740 (ex N. 58).

b) 6 eenheden in Duitschland : O. 20 — O. 268 (Amélie-Suzanne) — Z. 64 — Z. 460 (ex Z. 67) — Z. 463 (ex Z. 69) — H. 47.

c) 6 eenheden in Frankrijk : O. 128 — O. 245 — O. 306 — Z. 422 (ex Z. 25) — Z. 445 (ex Z. 48) — Z. 491 (ex H. 16).

d) 2 eenheden in Nederland : Z. 462 (ex Z. 69) — O. 76 (Willy).

e) 4 eenheden die sedert de bevrijding in Duitschland gesignaleerd werden maar waarover geen verder nieuws : O. 18 — H. 2 — H. 9 — H. 45.

Buiten de te recupereren vaartuigen telt men nog 34 vaartuigen die sinds het begin van den oorlog 't zij door de Duitschers, 't zij door de Franschen werden opgeëischt en waarover men sinds de bevrijding nog geen enkel spoor terugvond. Deze vaartuigen komen niet in aanmerking bij de mogelijke uitbreiding der vloot, te weten :

O. 71 — O. 94 — O. 97 — O. 109 — O. 122 — O. 166 — O. 236 — O. 311.
Z. 4 — Z. 6 — Z. 12 — Z. 20 — Z. 22 — Z. 30 — Z. 68.
H. 3 — H. 6 — H. 12 — H. 13 — H. 23 — H. 32 — H. 33 — H. 36 — H. 38 — H. 46 — H. 54 — H. 55 — H. 64 — H. 72 — H. 75.
N. 25 — N. 44 — N. 46.
P. 4.

3° 49 vaartuigen in aanbouw of voor dewelke een vergunning tot bouwen werd afgeleverd ; te weten :

Nieuwbouwnummers : 361 — 370b — 406 — 407 — 424 — 449 — 450 — 465 — 471 — 478 — 486 — 490 — 491 — 500 — 508 — 513 — 519 — 520 — 521 — 522 — 523 — 525 — 529 — 542 — 545 — 548 — 550 — 554 — 555 — 559 — 569 — 573 — 576 — 579 — 580 — 581 — 583 — 595 — 596 — 598 — 602 — 606 — 607 — 608 — 610 — 611 — 617 — 622 — 627.

Het is bijgevolg niet uitgesloten dat het aantal schepen ter visscherij, binnen afzienbaren tijd, met 181 vaartuigen vermeerderd zou worden indien de onder 1° tot 3° vernoemde schepen hersteld, gerepatriëerd, teruggevonden of gebouwd zullen zijn.

Z. 503 (ex H. 35) — Z. 527 (ex H. 79) — Z. 515 (ex H. 57) — Z. 518 (ex H. 61).
N. 727 (ex N. 41) — N. 728 (ex N. 42) — N. 733 (ex N. 50) — N. 737 (ex N. 53) — N. 740 (ex N. 58).

b) 6 unités en Allemagne : O. 20 — O. 268 (Amélie-Suzanne) — Z. 64 — Z. 460 (ex Z. 67) — Z. 463 (ex Z. 69) — H. 47.

c) 6 unités en France : O. 128 — O. 245 — O. 306 — Z. 422 (ex Z. 25) — Z. 445 (ex Z. 48) — Z. 491 (ex H. 16).

d) 2 unités aux Pays-Bas : Z. 462 (ex Z. 69) — O. 76 (Willy).

e) 4 unités qui depuis la libération ont été signalées en Allemagne mais dont on ne possède pas d'autres nouvelles : O. 18 — H. 2 — H. 9 — H. 45.

En dehors des récupérations à effectuer, il existe encore 34 bâtiments qui depuis le début de la guerre ont été réquisitionnés soit par les allemands, soit par les français, mais dont aucune trace n'a été retrouvée depuis la libération. Ces unités n'entrent pas en ligne de compte pour l'extension possible de la flotte ; ce sont :

O. 71 — O. 94 — O. 97 — O. 109 — O. 122 — O. 166 — O. 236 — O. 311.
Z. 4 — Z. 6 — Z. 12 — Z. 20 — Z. 22 — Z. 30 — Z. 68.
H. 3 — H. 6 — H. 12 — H. 13 — H. 23 — H. 32 — H. 33 — H. 36 — H. 38 — H. 46 — H. 54 — H. 55 — H. 64 — H. 72 — H. 75.
N. 25 — N. 44 — N. 46.
P. 4.

3° 49 bateaux en construction ou pour lesquels la licence requise a été délivrée ; à savoir :

Numéros des constructions nouvelles : 361 — 370b — 406 — 407 — 424 — 449 — 450 — 465 — 471 — 478 — 486 — 490 — 491 — 500 — 508 — 513 — 519 — 520 — 521 — 522 — 523 — 525 — 529 — 542 — 545 — 548 — 550 — 554 — 555 — 559 — 569 — 573 — 576 — 579 — 580 — 581 — 583 — 595 — 596 — 598 — 602 — 606 — 607 — 608 — 610 — 611 — 617 — 622 — 627.

Il est donc nullement exclu que le nombre de bateaux armés à la pêche augmenterait, dans un avenir prochain, de 181 unités, lorsque les bâtiments désignés sub 1° à 3° seront réparés, rapatriés, retrouvés ou construits.

Onder deze 181 vaartuigen die nog van de visscherij verwijderd blijven, telt men : 23 garnaalscheepjes, 33 kustschepen, 69 middelslag-trawlers, 42 diepzeetrawlers met beperkte en 14 diepzeetrawlers met onbeperkte actiestraal.

Gezamenlijk ontwikkelen deze 181 visschers-schepen 35.583 P.K. Ze meten 16.832 Bt.

Wanneer deze vaartuigen de visschersvloot zouden vervoegen, dan zou de toestand der vloot zich als volgt voordoen : 580 schepen, 63.191 P.K. en 27.976 Bt. (voor nadere details zie ook tabel IX a, b en c).

Tabel IX. — Huidige toestand der vloot, rekening houdende met de mogelijke recuperatie en de aangevangen constructies.

Tableau IX. — Situation actuelle de la flotte, compte tenu des possibilités de récupération et des constructions commencées.

a) Numerieke sterkte der vloot.

a) Force numérique de la flotte.

Scheepstypen Types de bateaux	Mogelijke uitbreiding der visschersvloot Possibilité d'extension de la flotte de pêche				Vloot ter visscherij einde 1945 Flotte de pêche fin 1945	Totaal van col. I en II Total des col. I et II	%
	Gere- patrieerde Rapatrié	In den vreemde A l'étranger	Vergunningen tot nieuwbouw Licences p. nouv. constr.	Totaal Total I	II		
I	8	13	2	23	269	292	50
II	9	16	8	33	61	94	16
III	27	26	16	69	58	127	22
IV	18	6	18	42	10	52	9
V	1	8	5	14	1	15	3
Totaal - Total	63	69	49	181	399	580	100

b) P.K.-sterkte der vloot.

b) Force de la flotte en C.V.

I	420	576	100	1.096	10.195	11.291	18
II	885	1.495	660	3.040	5.375	8.415	13
III	4.822	4.245	2.575	11.642	8.803	20.445	32
IV	4.560	1.770	5.335	11.665	2.635	14.300	23
V	570	4.520	3.050	8.140	600	8.740	14
Totaal - Total	11.257	12.606	11.720	35.583	27.608	63.191	100

c) Bruto-tonnemaat der vloot.

c) Tonnage brut de la flotte.

I	175	236	37	448	3.963	4.411	16
II	382	578	244	1.204	2.045	3.249	12
III	2.143	1.988	1.016	5.147	3.559	8.706	31
IV	2.139	759	2.540	5.438	1.239	6.677	24
V	336	2.565	1.694	4.595	338	4.933	17
Totaal - Total	5.175	6.126	5.531	16.832	11.144	27.976	100

Ces 181 bateaux, ne participant pas encore à la pêche, comprennent : 23 crevettiers, 33 bâtiments côtiers, 69 chalutiers pour la pêche moyenne, 56 chalutiers de haute mer, dont 42 à rayon d'action restreint et 14 à grand rayon d'action.

L'ensemble de ces 181 bâtiments représente 35.583 C.V. et 16.832 T.B.

Si ces unités rejoignaient la flotte de pêche, la situation de celle-ci se présenterait ainsi : 580 bateaux, 63.191 C.V. et 27.976 T.B. (pour de plus amples détails, voir tableau IX a, b et c).

Naar de gegevens, op tabel IX zou de vloot zich in afzienbaren tijd tot 580 vaartuigen kunnen uitbreiden. Deze 580 schepen ontwikkelen gezamenlijk 63.191 P.K. en 27.976 Bt. Het zijn de garnaalbooten en scheepjes die met 292 eenheden of 50 % de middelslagschepen met 127 vaartuigen of 22 %, de kustschepen met 94 eenheden of 16 %, de diepzeetrawlers met beperkte actiestraal, 52 schepen of 9 % en de diepzeetrawlers met onbeperkte actiestraal, 15 schepen of nauwelijks 3 %. Wat de ontwikkelde drijfkracht betreft, zijn het de middelslagschepen die met 20.445 P.K. 't zij 32 % de grootste stuwkracht zouden ontwikkelen. Daarop volgen de kleine diepzeetrawlers met 14.300 P.K. 't zij 23 %, de garnaalscheepjes met 11.291 P.K., 't zij 18 %, de groote diepzeetrawlers met 8.740 P.K., 't zij 14 % en de kustscheepjes met 8.415 P.K., 't zij 13 % van de totaal ontwikkelde drijfkracht.

Ten opzichte van de bruto-tonnemaat zijn het insgelijks de middelslagschepen die op de eerste plaats zouden komen te staan met 8.706 T., 't zij 31 %, gevolgd door de kleine diepzeetrawlers met 6.677 T., 't zij 24 %, de groote diepzeevaartuigen met 4.933 T., 't zij 17 %, de garnaalscheepjes met 4.411 T., 't zij 16 % en de kustschepen met 3.249 T., 't zij 12 % van de globale bruto-tonnemaat.

Tabel X. — Gemiddelde P.K.-sterkte en Bt. per vaartuig, alsook de gemiddelde ontwikkelde P.K. voor 1 Bt.

Tableau X. — Moyenne des C.V. et T.B. par bateau, et moyenne des C.V. développés pour 1 T.B.

Scheepstypen Types de bateaux	Aantal vaartuigen Nombre de bateaux	Ontwikk. P.K. - C.V. dével.		Bruto-tonnemaat - Tonn. brut		Ontwikkelde P.K. per Bt. C.V. développ. par T.B.
		Totaal Total	Per vaartuig Par bateau	Totaal Total	Per vaartuig Par bateau	
I	292	11.291	38,7	4.411	15,1	2,56
II	94	8.415	89,5	3.249	34,6	2,59
III	127	20.445	161,—	8.706	68,5	2,35
IV	52	14.300	275,—	6.677	128,4	2,14
V	15	8.740	582,7	4.933	328,9	1,77
Totaal - Total	580	63.191	109,—	27.976	48,2	2,26

Naar de berekeningen op tabel X zijn het de kleinste scheepstypen die de hoogste drijfkracht per Bt. ontwikkelen. Bij type V komt deze waarde (1,77) op een tamelijk laag peil te staan, gezien naar bevindingen in het buitenland opgedaan een degelijke trawler minstens 2,5 P.K. voor 1 Bt. moet kunnen ontwikkelen. De meening wordt nochtans vooruitgezet dat de effec-

D'après les données du tableau IX, la flotte pourrait atteindre dans un avenir prochain le nombre de 580 unités, développant au total 63.191 C.V. et jaugeant 27.976 T.B. Les crevettiers au nombre de 292, constitueraient la majorité ou 50 % de la flotte ; viendraient ensuite les bateaux moyens avec 127 unités ou 22 %, les bâtiments côtiers avec 94 unités ou 16 %, les chalutiers de haute mer à rayon d'action restreint avec 52 unités ou 9 % et ceux à grand rayon d'action avec 15 unités ou à peine 3 %. En ce qui concerne la force de propulsion développée, les bateaux moyens viendraient en tête avec 20.445 C.V. soit 32 %. Viendraient ensuite les chalutiers à rayon d'action restreint avec 14.300 C.V., soit 23 %, les crevettiers avec 11.291 C.V., soit 18 %, les chalutiers à grand rayon d'action avec 8.740 C.V., soit 14 % et les petits bateaux côtiers avec 8.415 C.V., soit 13 % de la totalité de la force de propulsion développée.

Au point de vue du tonnage brut, ce sont encore les bateaux moyens qui occuperaient la première place avec 8.706 T., soit 31 %, suivis des chalutiers à rayon d'action restreint avec 6.677 T., soit 24 %, des chalutiers à grand rayon d'action avec 4.933 T., soit 17 %, des crevettiers avec 4.411 T., soit 16 % et des bateaux côtiers avec 3.249 T. soit 12 % du tonnage brut global.

D'après les données du tableau X, les plus petits types de bateaux développent la plus grande force de propulsion par T.B. Pour le type V ce chiffre de C.V. (1,77) descend jusqu'à un niveau assez bas, surtout qu'il résulterait de constatations faites à l'étranger qu'un bon chalutier doit pouvoir développer 2,5 C.V. au moins pour 1 T.B. On opine cependant que la force de

tief ontwikkelde drijfkracht iets hoger staat dan deze aangeduid op de meetbrieven, vooral voor wat de stoomtrawlers betreft.

Het staat buiten kijf dat, met het oog op den heropbouw van de visschersvloot er rekening dient gehouden met de reeds bestaande mogelijkheden van uitbreiding der vloot. Bij een vergelijking van den voorzienen toestand met dezen van 1939, stelt men vast dat de vloot 14 % meer eenheden (70 vaartuigen) zou tellen dan vóór den oorlog. Bij een ontleding van tabel XI, kan men afleiden dat :

Het type I, of garnalscheepjes met 56 eenheden zou vermeerderen, de drijfkracht met 2.878 P.K. en de bruto-tonnemaat met 423 T.

Tabel XI. — Vergelijkende toestand der visschersvloot : 1939 met 1945, rekening houdende met de mogelijke uitbreiding.

Tableau XI. — Situation comparée de la flotte de pêche en 1939 et en 1945, compte tenu des possibilités d'extension.

a) Numerieke sterkte.

Scheepstypen - Types de bateaux	1939	1945	Verschil in 1945 - Diff. en 1945	
			Aantal Nombre	%
I. — Garnalscheepjes	236	292	+ 56	+ 24
Crevettiers				
II. — Kustschepen	85	94	+ 9	+ 11
Bateaux côtiers				
III. — Middelagschepen	123	127	+ 4	+ 3
Bat. p ^r la pêche moyenne				
Diepzeetrawl. - Chal. de haute mer				
IV. — Beperkte - Rayon restreint	44	52	+ 8	+ 18
V. — Onbeperkte - Grand rayon	22	15	- 7	- 32
Totaal - Total	510	580	+ 70	+ 14

b) P.K.-sterkte.

Scheepstypen - Types de bateaux	1939	1945	Verschil in 1945 - Diff. en 1945	
			Aantal Nombre	%
I. — Garnalscheepjes	8.413	11.291	+ 2.878	+ 34
Crevettiers				
II. — Kustschepen	8.187	8.415	+ 228	+ 3
Bateaux côtiers				
III. — Middelagschepen	20.397	20.445	+ 48	+ 0,2
Bat. p ^r la pêche moyenne				
Diepzeetrawl. - Chal. de haute mer				
IV. — Beperkte - Rayon restreint	11.275	14.300	+ 3.025	+ 26
V. — Onbeperkte - Grand rayon	11.400	8.740	- 2.660	- 23
Totaal - Total	59.672	63.191	+ 3.519	+ 6

propulsion effectivement développée dépasse quelque peu le chiffre accusé par le certificat de jaugeage, surtout en ce qui concerne les chalutiers à vapeur.

Il est incontestable qu'en vue de la reconstitution de la flotte de pêche, il doit être tenu compte des possibilités d'extension de la flotte déjà existantes. De la comparaison de la situation prévue avec celle de 1939, il résulte que la flotte compterait 14 % d'unités (70 bâtiments) en plus qu'avant la guerre. L'analyse du tableau XI fait ressortir que :

le type I (crevettiers) augmenterait de 56 unités, la force de propulsion de 2.878 C.V. et le tonnage brut de 423 T.

a) Force numérique.

b) Force en C.V.

c) Bruto-tonnemaat.

Scheepstypen - Types de bateaux	1939	1945	Verschil in 1945 - Diff. en 1945	
			Aantal Nombre	%
I. — Garnalscheepjes	3.988	4.411	+ 423	+ 11
Crevettiers				
II. — Kustschepen	3.408	3.249	- 159	- 5
Bateaux côtiers				
III. — Middelagschepen	9.241	8.706	- 535	- 6
Bat. p ^r la pêche moyenne				
Diepzeetrawl. - Chal. de haute mer				
IV. — Beperkte - Rayon restreint	5.355	6.677	+ 1.322	+ 25
V. — Onbeperkte - Grand rayon	6.045	4.933	- 1.112	- 18
Totaal - Total	28.037	27.976	- 61	- 0,2

c) Tonnage brut.

Tabel XI bis. — Vergelijkende toestand der visschersvloot : 1939 en 1945, gemiddelde P.K. en Bt. per vaartuig en ontwikkelde P.K. per Bt.

Tableau XI bis. — Situation comparée de la flotte de pêche en 1939 et 1945, moyenne des C.V. et T.B. par bateau et C.V. développés par T.B.

Scheepstypen - Types de bateaux	Gemidd. P.K. sterkte per vaartuig Force moyenne en C.V. par bateau			Gemiddelde Bt. per vaartuig Moyenne des T.B. par bateau			Ontwikkelde P.K. voor één Bt. C.V. développés pour une T.B.		
	1939	1945	Verschil Différence	1939	1945	Verschil Différence	1939	1945	Verschil Différence
I	35,6	38,7	+ 3,1	16,9	15,1	- 1,8	2,10	2,56	+ 0,46
II	96,3	89,5	- 10,8	40,1	34,6	- 5,5	2,40	2,59	+ 0,19
III	165,8	161	- 4,8	75,1	58,5	- 6,6	2,21	2,35	+ 0,14
IV	256,2	275	+ 18,8	121,7	128,4	+ 6,7	2,10	2,14	+ 0,04
V	518,2	582,7	+ 64,5	274,8	328,9	+ 54,1	1,88	1,77	- 0,11
	117	109	- 8	55	48,2	- 6,8	2,13	2,26	+ 0,13

Steunende op de geringe uitslagen die de garnalvisschers vóór den oorlog boekten, mag er sterk aan getwijfeld worden dat het arbeidsveld van dit scheepstype, dat zich tot een zeer enge kuststrook beperkt, zulk een geweldige uitbreiding van exploitatie zou dulden. Veeleer wordt de meening toegedaan dat deze zone van nu af overbevischt wordt daar het niet meer mogelijk is er nog een loonende exploitatie te bedrijven zoo het sprot- of het haringseizoen geen compensatie leverde. Des te meer dat de bodem der Belgische kustwateren, omwille van de rijke haringconcentratieën die er zich elken Winter voordoen, gedurende drie tot vier maanden, door honderden trawlers doorploegd wordt, hetgeen ongetwijfeld een drijving van de kustfauna naar rustiger oorden teweegbrengt.

Bij de kustschepen stijgt het aantal vaartuiger van 85 tot 94, 't zij een vermeerdering van 9 eenheden. De drijfkracht neemt met 228 P.K. toe, terwijl de Bt. met 15 T. afneemt. Vóór den oorlog werd de kustzee insgelijks overbevischt en indien de kustvisschers het, trots alles, nog

Se basant sur les résultats médiocres obtenus par les crevettiers avant-guerre, il est fort douteux que leur champ d'action, se confinant dans une zone côtière très étroite permette une extension aussi considérable de son exploitation. Plutôt prévaut l'opinion que la pêche dans cette zone est d'ores et déjà pratiquée d'une façon trop intensive. En effet, il n'est plus possible de la rendre rémunératrice, si la campagne de l'esprot ou du hareng ne procurait pas une compensation. D'autant plus que les eaux côtières belges sont fréquentées chaque hiver par des bancs de harengs particulièrement abondants. Leur fond est de ce fait sillonné pendant trois à quatre mois par des centaines de chalutiers. Ceci ne manque pas de provoquer la migration de la faune côtière vers des régions plus paisibles.

Pour les bateaux côtiers le nombre de bâtiments passe de 85 à 94, soit une augmentation de 9 unités. La force de propulsion augmente de 228 C.V., tandis que le T.B. diminue de 15 T. Avant la guerre, la pêche était également trop intensive et si, malgré tout, les pêcheurs côtiers

volhouden, dankt men zulks enkel aan de spruten haringvisserij. Een verdere uitbreiding van dit scheepstype zou de kustzone nog zwaarder belasten en ze is bijgevolg ongewenscht.

Hstaantal **middelslagschepen** wordt van 123 op 127 gebracht, 't zij een lichte vermeerdering van 3 vaartuigen. Ook de drijfkracht ontwikkelt 48 P.K. meer. Daarentegen neemt de Bt. met 535 T. af. Om redenen die verder aangehaald worden is het evenmin wenschelijk dat het aantal schepen van die type nog zou vermeerderen.

Ook het aantal **diepzeetrawlers** met beperkte actiestraal stijgt van 44 tot 52 eenheden, 't zij een vermeerdering van 8. De globale drijfkracht van dit scheepstype verhoogt met 3.025 P.K. en de Bt. met 1.322 T. af.

Bij de **diepzeetrawlers** met onbeperkte actiestraal (15 in plaats van 22), wordt een deficit van 7 eenheden vastgesteld. Ze ontwikkelen dan ook 2.660 P.K. minder. Hun bruto-tonnemaat neemt met 1.112 T. af.

V. INDEELING VAN DE VISSCHERSVAARTUIGEN NAAR HUN OUDERDOM.

De ouderdom van de 529 visschersbooten (399 in de vaart, min twee eenheden waarvan het bouwjaar niet bekend is; 63 gerepatrieerde en 69 nog niet gerepatrieerde) schommelt tusschen 1 en 47 jaar. Gezamenlijk tellen ze 6.921 jaar, 't zij gemiddeld 13,08 jaar per vaartuig (zie tabel XII).

Naar den ouderdom der visschersschepen onderscheidt men 3 ouderdomscategorieën :

- 1°) 235 of 44,4 % die 1 tot 10 jaar oud zijn ;
- 2°) 204 eenheden of 38,6 % die 11 tot 20 jaar tellen en
- 3°) 90 of 17 % die den 20-jarigen ouderdom overschreden hebben.

Het feit dat bij de jongste categorie slechts schepen gerekend worden die binnen de 10 laatste jaren gebouwd werden, beduidt geenszins dat ze moderner opgevat werden dan deze die tot de tweede ouderdomscategorie behooren, waarvan ze trouwens meestal een getrouw na-maaksel zijn. Rekening houdende met de verbeteringen die de schepen in aanbouw, volgens de ingediende plans zullen ondergaan, mag men veeleer zeggen dat, zoodra deze gemoderniseerde vaartuigen de visschersvloot zullen vervoegd hebben, voornoemde jongste categorie eenigszins verouderd zal voorkomen.

n'abandonnent pas encore la partie, il faut l'attribuer uniquement à la pêche de l'esprot et du hareng. Une extension plus poussée de ce type de bateaux soumettrait la zone côtière à une exploitation encore plus intensive et n'est donc certes pas souhaitable.

Le nombre de **bateaux moyens** passe de 123 à 127, soit une légère augmentation de 3 bâtiments. La force de propulsion développe 48 C.V. en plus, tandis que le tonnage brut diminue de 535 T. Pour les raisons invoquées plus loin, il n'est pas opportun non plus d'augmenter encore le nombre de bateaux de ce type.

Le nombre de **chalutiers de haute mer** à rayon d'action restreint, passe de 44 à 52, soit une augmentation de 8 unités. La force de propulsion globale de ce type de bateau augmente de 3.025 C.V. et le tonnage brut de 1.322 T.

Les **chalutiers de haute mer** à grand rayon d'action (15 au lieu de 22) enregistrent une régression de 7 unités, en outre, leur force de propulsion diminue de 2.660 C.V. et leur tonnage brut de 1.112 T.

V. — CLASSIFICATION DES BATEAUX DE PECHE D'APRES LEUR AGE.

L'âge des 529 bateaux de pêche (399 en service, moins deux unités, dont l'année de construction n'est pas connue; 63 rapatriés et 69 attendant leur tour) varie entre 1 et 47 ans. Ensemble ils comptent 6.921 années, soit une moyenne de 13,08 années par bateau (voir tableau XII).

Pour les bateaux de pêche on distingue 3 catégories d'âge :

- 1°) 235 ou 44,4 % de 1 à 10 ans ;
- 2°) 204 ou 38,6 % de 11 à 20 ans ;
- 3°) 90 ou 17 % ayant plus de vingt ans.

Le fait de ne ranger dans la première catégorie que des bateaux construits dans les 10 dernières années, ne signifie nullement qu'ils sont de conception plus moderne que ceux appartenant à la deuxième catégorie d'âge auxquels ils sont sensiblement semblables. Compte tenu des perfectionnements qui, d'après les plans déposés, seront apportés aux bateaux en construction, on a l'impression que, dès que ces bâtiments modernisés auront rejoint la flotte de pêche, la première catégorie précitée aura l'air quelque peu surannée.

Tevens dient hierbij opgemerkt dat bij de 235 schepen van de jongste categorie, 163 eenheden, of 69,4 %, van 1 tot 5 jaar tellen. Deze zijn dus de vaartuigen die tijdens den oorlog zijn gebouwd, wanneer de kwaliteit van sommige grondstoffen, noodig voor het vervaardigen en het uitrusten der schepen met den tijd verminderde. Zaak is nu of deze schepen een even langen levensduur zullen hebben, als deze die in normale omstandigheden werden gebouwd.

Wat de derde ouderdomscategorie betreft, hoeft het nauwelijks aangehaald dat de schepen die er bij gerekend zijn, noch op technisch, noch op economisch gebied in de naaste toekomst zullen opgewassen zijn tegen de steeds grooter wordende eischen van intense exploitatie.

Ieder scheepstype afzonderlijk genomen, worden volgende uitslagen geboekt :

Scheepstype I.
287 eenheden die 1 tot 37 jaar oud zijn.
Gemiddelde ouderdom van het type : 13,18 jaar.
Aantal vaartuigen van 1 tot 10 j. : 134 of 46,7 %
Aantal vaartuigen van 11 tot 20 j. : 97 of 33,8 %
Aantal vaart. van meer dan 20 j. : 56 of 19,5 %

Scheepstype II.
85 eenheden die 1 tot 47 jaar oud zijn.
Gemiddelde ouderdom van het type : 10,96 jaar.
Aantal vaartuigen van 1 tot 10 jaar : 50 of 58,8 %
Aantal vaartuigen van 11 tot 20 j. : 21 of 24,7 %
Aantal vaart. van meer dan 20 j. : 14 of 16,5 %

Scheepstype III.
113 eenheden die 1 tot 41 jaar oud zijn.
Gemiddelde ouderdom van het type : 13,89 jaar.
Aantal vaartuigen van 1 tot 10 jaar : 35 of 31 %
Aantal vaartuigen van 11 tot 20 j. : 64 of 56,6 %
Aantal vaart. van meer dan 20 j. : 14 of 12,4 %

Scheepstype IV.
34 eenheden die 1 tot 24 jaar oud zijn.
Gemiddelde ouderdom van het type : 12,5 jaar.
Aantal vaartuigen van 1 tot 10 jaar : 16 of 47,1 %
Aantal vaartuigen van 11 tot 20 j. : 15 of 44,1 %
Aantal vaart. van meer dan 20 j. : 3 of 8,8 %

Scheepstype V.
10 eenheden die 20 tot 28 jaar oud zijn.
Gemiddelde ouderdom van het type : 21 jaar.
Aantal vaartuigen van 1 tot 10 jaar : 0 of 0 %
Aantal vaartuigen van 11 tot 20 jaar : 7 of 70 %
Aantal vaart. van meer dan 20 jaar : 3 of 30 %

Il convient de remarquer également que parmi les 235 bateaux de la première catégorie, 163 ou 69,4 % comptent 1 à 5 ans d'âge. Ce sont donc les bâtiments construits pendant la guerre, lorsque la qualité de certaines matières premières indispensables à la construction et à l'armement des bateaux diminuait avec le temps. Reste à voir maintenant si ces bâtiments auront la vie aussi longue que ceux construits dans des circonstances normales.

Quant à la troisième catégorie d'âge, il est évident que les bâtiments qui la composent ne pourront ni au point de vue technique, ni au point de vue économique satisfaire dans un avenir prochain aux exigences toujours croissantes d'une exploitation intensive.

Pour chaque type de bateau, considéré séparément, voici quelques résultats constatés :

Type de bateaux I.
287 unités ayant 1 à 37 ans d'âge.
Age moyen du type : 13,18 ans.
Nombre de bateaux de 1 à 10 ans : 134 ou 46,7 %
Nombre de bateaux de 11 à 20 ans : 97 ou 33,8 %
Nombre de bat. de plus de 20 ans : 56 ou 19,5 %

Type de bateaux II.
85 unités ayant 1 à 47 ans d'âge.
Age moyen du type : 10,96 ans.
Nombre de bateaux de 1 à 10 ans : 50 ou 58,8 %
Nombre de bateaux de 11 à 20 ans : 21 ou 24,7 %
Nombre de bat. de plus de 20 ans : 14 ou 16,5 %

Type de bateaux III.
113 unités ayant 1 à 41 ans d'âge.
Age moyen du type : 13,89 ans.
Nombre de bateaux de 1 à 10 ans : 35 ou 31 %
Nombre de bateaux de 11 à 20 ans : 64 ou 56,6 %
Nombre de bat. de plus de 20 ans : 14 ou 12,4 %

Type de bateaux IV.
34 unités ayant 1 à 24 ans d'âge.
Age moyen du type : 12,5 ans.
Nombre de bateaux de 1 à 10 ans : 16 ou 47,1 %
Nombre de bateaux de 11 à 20 ans : 15 ou 44,1 %
Nombre de bat. de plus de 20 ans : 3 ou 8,8 %

Type de bateaux V.
10 unités ayant 20 à 28 ans d'âge.
Age moyen du type : 21 ans.
Nombre de bateaux de 1 à 10 ans : 0 ou 0 %
Nombre de bateaux de 11 à 20 ans : 7 ou 70 %
Nombre de bat. de plus de 20 ans : 3 ou 30 %

Tabel XII. — Indeeling van de visschersvaartuigen naar hun ouderdom.
Tableau XII. — Classification des bâtimens de pêche d'après leur âge.

Ouderdom Age	Type I.		Type II.		Type III.		Type IV.		Type V.	
	Aantal schepen Nombre de bateaux	Totaal aantal jaren Nombre total d'années	Aantal schepen Nombre de bateaux	Totaal aantal jaren Nombre total d'années	Aantal schepen Nombre de bateaux	Totaal aantal jaren Nombre total d'années	Aantal schepen Nombre de bateaux	Totaal aantal jaren Nombre total d'années	Aantal schepen Nombre de bateaux	Totaal aantal jaren Nombre total d'années
1	7	7	2	2	5	5	—	1	—	—
2	2	4	8	16	5	10	1	—	—	—
3	15	45	19	27	11	33	—	—	—	—
4	47	188	6	24	3	12	—	—	—	—
5	32	160	—	—	—	—	—	—	—	—
6	1	6	—	—	—	—	—	—	—	—
7	2	14	2	14	2	14	—	—	—	—
8	5	40	1	8	3	24	2	16	—	—
9	8	72	4	36	4	36	4	90	—	—
10	15	150	8	80	2	20	9	36	—	—
11	8	88	3	33	1	11	5	55	—	—
12	8	96	2	24	—	—	—	—	—	—
13	3	39	1	13	—	—	—	—	—	—
14	6	84	2	28	3	42	—	—	—	—
15	9	135	4	60	26	390	5	75	—	—
16	8	128	4	64	13	208	5	80	—	—
17	7	126	—	—	15	255	—	—	—	—
18	14	252	2	36	3	54	—	—	—	—
19	15	285	2	38	2	38	—	—	—	—
20	19	380	1	20	1	20	—	—	7	140
21	9	189	—	—	2	42	—	—	1	21
22	5	110	3	76	2	44	—	—	1	22
23	7	161	1	23	1	23	—	—	—	—
24	6	144	1	24	2	48	3	72	—	—
25	4	100	3	75	1	25	—	—	—	—
26	4	104	1	26	—	—	—	—	—	—
27	5	135	—	—	1	27	—	—	—	—
28	—	—	—	—	—	—	—	—	1	28
29	3	87	—	—	—	—	—	—	—	—
32	1	32	—	—	—	—	—	—	—	—
33	3	99	1	33	1	33	—	—	—	—
34	1	34	1	34	—	—	—	—	—	—
35	2	70	1	35	—	—	—	—	—	—
36	2	72	1	36	1	36	—	—	—	—
37	4	148	—	—	—	—	—	—	—	—
39	—	—	—	—	1	39	—	—	—	—
40	—	—	—	—	1	40	—	—	—	—
41	—	—	—	—	1	41	—	—	—	—
47	—	—	1	47	—	—	—	—	—	—
Totaal Total	287	3.784	85	932	113	1.570	34	425	10	211
Gemidd. ouderdom Age moyen	13,18		10,96		13,89		12,5		21,—	

VI. — WAARDE DER VISSCHERSSCHEPEN
NAAR DE VERZEKERINGSPOLISSEN OP
HET EINDE VAN 1945.

De visschersschepen zijn verzekerd tegen oorlogsrisico en gewoon zeerisico.

Tegen oorlogsrisico zijn alle vaartuigen verzekerd bij de « Vereeniging voor onderlinge zeeverzekeringen tegen oorlogsrisico » (V.O.Z. O.R.). De verzekerde waarde is deze geschat door dit organisme en stemt het best met de reële waarde der vaartuigen overeen.

Tegen gewoon risico kan de reeder zijn vaartuig naar keuze bij om het even welke maatschappij verzekeren. Over het algemeen staat de verzekerde waarde hier beneden deze voor verzekering tegen oorlogsrisico vastgesteld. (Zie tabel XIII).

Einde 1945, bedroeg de verzekerde waarde tegen oorlogsrisico voor de 399 schepen ter vischvangst, 240.385.500 Fr. 't zij gemiddeld 602.470 Fr. per vaartuig (zie tabel XIII).

De verzekerde waarde tegen gewoon risico, voor 376 schepen (23 waren niet tegen gewoon risico verzekerd) bereikte 199.640.835 Fr. 't zij gemiddeld 530.960 Fr. per vaartuig (zie tabel XIII).

Steunende op de beramingen van V.O.Z.O.R. wordt de visschersvloot, wat de waarde der schepen betreft, als volgt over de vijf scheepstypen, ingedeeld :

Scheepstype I.	
Aantal vaartuigen :	266
Verzekerde waarde :	75.661.000 Fr.
Gemiddeld per vaartuig :	284.440 Fr.
Scheepstype II.	
Aantal vaartuigen :	62
Verzekerde waarde :	43.706.000 Fr.
Gemiddeld per vaartuig :	704.935 Fr.
Scheepstype III.	
Aantal vaartuigen :	60
Verzekerde waarde :	79.320.500 Fr.
Gemiddeld per vaartuig :	1.322.008 Fr.
Scheepstype IV.	
Aantal vaartuigen :	10
Verzekerde waarde :	35.879.000 Fr.
Gemiddeld per vaartuig :	3.587.900 Fr.
Scheepstype V.	
Aantal vaartuigen :	1
Verzekerde waarde :	5.800.000 Fr.
Gemiddeld per vaartuig :	5.800.000 Fr.

VI. — VALEUR DES BATEAUX DE PECHE
D'APRES LES POLICES D'ASSURANCES
FIN 1945.

Les bateaux de pêche sont assurés contre les risques de guerre et les risques maritimes ordinaires.

En ce qui concerne les risques de guerre, tous les bateaux sont assurés auprès de l'« Association d'assurances mutuelles maritimes contre les risques de guerre ». (A.M.A.R.I.G.). La valeur assurée est celle estimée par cet organisme et correspond le mieux à la valeur réelle des bâtimens.

L'armateur choisit librement la société auprès de laquelle il veut assurer son bâtiment contre les risques ordinaires. En général, pour ceux-ci, la valeur assurée reste en dessous de celle fixée pour l'assurance contre les risques de guerre (voir tableau XIII).

Fin 1945, pour 399 bateaux armés à la pêche, la valeur assurée contre les risques de guerre était de 240.385.500 francs, soit en moyenne 602.470 francs par bâtiment (voir tableau XIII).

Pour 376 bateaux (23 n'étaient pas assurés contre les risques ordinaires) la valeur assurée contre les risques ordinaires était de 199.640.835 francs, soit en moyenne 530.960 francs par bâtiment (voir tableau XIII).

En prenant comme base les estimations de l'A.M.A.R.I.G., la classification de la flotte de pêche par rapport à la valeur des bâtimens se présente comme suit pour les cinq types de bateaux :

Type I.	
Nombre de bâtimens :	266
Valeur assurée :	75.661.000 Fr.
Moyenne par bateau :	284.440 Fr.
Type II.	
Nombre de bateaux :	62
Valeur assurée :	43.706.000 Fr.
Moyenne par bateau :	704.935 Fr.
Type III.	
Nombre de bateaux :	60
Valeur assurée :	79.320.500 Fr.
Moyenne par bateau :	1.322.008 Fr.
Type IV.	
Nombre de bateaux :	10
Valeur assurée :	35.879.000 Fr.
Moyenne par bateau :	3.587.900 Fr.
Type V.	
Nombre de bateaux :	1
Valeur assurée :	5.800.000 Fr.
Moyenne par bateau :	5.800.000 Fr.

Tabel XIII. — Waarde der visschersschepen voor ieder scheepstype afzonderlijk berekend.
Tableau XIII. — Valeur des bateaux de pêche calculée pour chaque type séparément.

Scheepstypen	Verzekerd bedrag (V.O.Z.O.R.) Montant assuré (A.M.A.R.I.G.)			Verzekerd bedrag (gew. risico) Montant assuré (risques ordinaires)		
	Aantal schepen Nombre de bateaux	Waarde Fr. Valeur Fr.	Gemiddeld per schip Moyenne par bateau	Aantal schepen Nombre de bateaux	Waarde Fr. Valeur Fr.	Gemiddeld per schip Moyenne par bateau
I	266	75.661.000	284.440	245	58.789.003	239.955
II	62	43.706.000	704.935	60	39.408.000	656.000
III	60	79.320.500	1.322.008	60	67.228.020	1.120.467
IV	10	35.879.000	3.587.900	10	28.415.812	2.841.581
V	1	5.819.000	5.819.000	1	5.800.000	5.800.000
Totaal - Total	399	240.385.500	602.470	376	199.640.835	530.960

Bij de waarde der visschersvaartuigen dient nog de waarde van het vischmateriaal gerekend, dat globaal op 25.899.662 Fr. mag worden beraamd; te weten:

Scheepstype I 7.516.362 Fr.
't zij gemiddeld 28.257 Fr. per vaartuig
Scheepstype II 4.144.080 Fr.
't zij gemiddeld 68.840 Fr. per vaartuig
Scheepstype III 8.843.220 Fr.
't zij gemiddeld 147.387 Fr. per vaartuig
Scheepstype IV 4.896.000 Fr.
't zij gemiddeld 489.600 Fr. per vaartuig
Scheepstype V 500.000 Fr.
't zij gemiddeld 500.000 Fr. per vaartuig

De totale waarde der visschersvloot die ter visscherij vaarde werd aldus, einde 1945, op 266.285.162 Fr. gebracht.

VII. — AANGEMONSTERD PERSONEEL.

Einde 1945 waren er 378 visschersvaartuigen bemand. Het ingeschepte personeel bedroeg totaal 1.717 koppen, 't zij gemiddeld 4,5 per vaartuig. Het dekpersoneel telde 1.377 visschers, waaronder 378 schippers, 729 matrozen, 87 lichtmatrozen en 183 scheepsjongens. Het machinepersoneel bedroeg totaal 340 eenheden.

A la valeur des bâtiments de pêche il y a lieu d'ajouter celle des engins de pêche qui peut être estimée globalement à 25.899.662 Fr., à savoir:

Type I 7.516.362 Fr.,
soit en moyenne 28.257 Fr. par bateau
Type II 4.144.080 Fr.,
soit en moyenne 68.840 Fr. par bateau
Type III 8.843.220 Fr.,
soit en moyenne 147.387 Fr. par bateau
Type IV 4.896.000 Fr.,
soit en moyenne 489.600 Fr. par bateau
Type V 500.000 Fr.,
soit en moyenne 500.000 Fr. par bateau

La valeur totale de la flotte pratiquant la pêche était ainsi portée fin 1945, à 266.285.162 Fr.

VII. — EQUIPAGES ENROLES.

Fin 1945, 378 bateaux de pêche étaient équipés. Les équipages embarqués comprenaient au total 1.717 hommes, soit en moyenne 4,5 par bateau. Le personnel de pont comprenait 1.377 pêcheurs, dont 378 patrons, 729 matelots, 87 matelots légers et 183 mousses. Le personnel des machines comprenait au total 340 hommes.

Tabel XIV. — Indeeeling van het varende personeel per scheepstype.
Tableau XIV. — Répartition du personnel naviguant par type de bateau.

Scheepstypen	Dekpersoneel - Personnel de pont					Machine- personeel	Totaal	Gemiddelde per vaartuig
	Schippers Patrons	Matrozen Matelots	Licht-matrozen Matel. légers	Scheepsjong. Mousses	Totaal Total	Personnel de machines	Total	Moyenne par bateau
I	251	388	41	95	775	201	976	3,9
II	59	132	20	36	247	62	309	5,2
III	57	159	17	45	278	58	336	5,9
IV	10	41	6	7	64	14	78	7,8
V	(1)	9	3	—	13	5	18	18,-
Totaal - Total	378	729	87	183	1.377	340	1.717	4,5

(1) stoomtrawler - chalutier à vapeur.

Naar het aantal manschappen, in iedere visschershaven aangemonsterd, komt Oostende, met 868 opvarenden of 50 %, hare vooroorlogse plaats heroveren, gevolgd door Zeebrugge met 410 manschappen of 24 %, Nieuwpoort met 354 of 21 % en Blankenberge met 85 of 5 %.

D'après le nombre d'hommes enrôlés dans chaque port de pêche: Ostende, avec 868 hommes d'équipages, soit 50 %, a reconquis sa place d'avant-guerre, suivie de Zeebrugge avec 410 hommes, soit 24 %, Nieuport avec 354 hommes, soit 21 % et Blankenberge avec 85 hommes, soit 5 %.

Tabel XV. — Indeeeling van het aangemonsterd personeel in de vier visschershavens.

Tableau XV. — Répartition du personnel enrôlé dans les quatre ports de pêche.

Haven	Dekpersoneel - Personnel de pont					Machine- personeel	Totaal	%
	Schippers Patrons	Matrozen Matelots	Licht-matrozen Matel. légers	Scheepsjong. Mousses	Totaal Total	Personnel des machines	Total	
Oostende	183	368	48	90	689	179	868	50
Zeebrugge	85	182	13	53	333	77	410	24
Blankenberge	23	36	4	4	67	18	85	5
Nieuwpoort	87	143	22	36	288	66	354	21
Totaal - Total	378	729	87	183	1.377	340	1.717	100

Vergeleken met 1939, wanneer er 2.104 manschappen op de visschersvloot waren aangemonsterd, stellen we einde 1945 een tekort vast van 387 of 18,4 %, zoodat het ingeschepte personeel slechts 81,6 % van het vóóroorlogse bedraagt.

Dit verschil zal ongetwijfeld binnenkort tijd aangevuld worden, door het in de vaart brengen van gerepatrieerde schepen, die op dit oogenblik terug tot visschersvaartuig worden omgebouwd en klaargemaakt om zoo spoedig mogelijk de visscherij te hernemen. (Voor nadere

Comparé à 1939, lorsque la flotte de pêche comprenait 2.104 hommes enrôlés, nous constatons à la fin de 1945 un déficit de 387 hommes, soit 18,4 %; de sorte que le personnel naviguant ne comporte que 81,6 % de l'effectif d'avant-guerre.

Ce déficit sera sans aucun doute comblé sous peu par le fait de la mise en service de bateaux rapatriés, dont la transformation et l'armement en bâtiments de pêche ont commencé à l'heure actuelle en vue de la reprise de leur activité dans le plus bref délai possible. (Pour de plus

bijzonderheden nopens de evolutie van het aangemonsterde personeel in de periode 1939-1945, zie tabel XVI).

amples détails concernant l'évolution du nombre du personnel enrôlé pendant la période 1939-1945, voir tableau XVI).

Tabel XVI. — **Manschappen ter visscherij tijdens de periode van 1939-45 (stand op het einde van elk jaar).**

Tableau XVI. — **Effectifs des marins enrôlés à la pêche pendant la période 1939-45 (situation à la fin de chaque année).**

Personeel - Personnel	1939	1941	1942	1943	1944	1945
Volwassenen Adultes	1.669	464	695	895	732	1.194
Dek - Pont Scheepjongens Mousses	191	22	125	184	134	183
Machinepersoneel - Pers. des mach.	244	181	265	251	221	340
Totaal - Total	2.104	667	1.085	1.330	1.087	1.717
% scheepjong. onder het dekpers.	11,4	4,7	18,—	20,—	18,3	15,3
% des mousses parmi le pers. pont						

Het percent van de scheepjongens, bij het dekpersoneel ingelijfd (zie alinea 6 van tabel XVI), bereikte einde 1943 met 20 % zijn toppunt. Niettegenstaande dit hoge percent, einde 1945, tot 15,3 % werd teruggebracht, stond het nog merkkelijk hoger dan in 1939, toen het 11,4 % bedroeg.

De verhouding tusschen volwassenen en scheepjongens zal nochtans nog afnemen, vooral wanneer de grootste eenheden der vloot de visscherij zullen vervoegd hebben, om reden dat de hoogzeetrawlers gewoonlijk maar scheepjongen aanwerven, niettegenstaande ze, volgens de wet dd. 1.10.31 op de aanwerving van personeel der visscherij, 2 scheepjongens moeten aanmonsteren, wanneer de bemanning 9 of meer volwassenen telt.

Dat het percent scheepjongens in 1941, zoo laag daalde vindt zijn oorsprong bij het feit dat de vloot uitsluitend uit kustvaartuigen was samengesteld en dat bij de kustvisscherij bovengangehaalde wet niet nauwkeurig werd nageleefd. Dit inziende, heeft het Bestuur van Zee- wezen de kustvisschers op hunne plichten gewezen en de sterke verhooging van het percent scheepjongens, die het jaar nadien wordt vastgesteld, dankt men aan bedoelde tusschenkomst.

In het voordeel van de visscherij zelf, die er alle belang bij heeft dat haar personeel door geschoolde krachten wordt aangevuld, zal er

Le pourcentage des mousses faisant partie du personnel de pont (voir alinea 6 du tableau XVI) atteignit à la fin de 1943 son point culminant avec 20 %. Quoique ce pourcentage élevé tomba à 15,3 % à la fin de 1945, il était encore notablement plus élevé qu'en 1939, lorsqu'il comporta 11,4 %.

Toutefois, le nombre de mousses par rapport aux adultes diminuera encore surtout quand les plus grosses unités de la flotte de pêche auront repris leur activité. En effet, les chalutiers de haute mer n'enrôlent habituellement qu'un seul mousse, quoique, en vertu de la loi du 1-10-31 sur le recrutement du personnel de la pêche maritime, ils soient obligés d'enrôler 2 mousses lorsque l'équipage se compose de 9 adultes ou plus.

En 1941, le pourcentage des mousses était descendu à un niveau si bas parce que la flotte se composait exclusivement de bâtiments côtiers et que la pêche côtière n'observait pas strictement les dispositions de la loi précitée. Eu égard à ces infractions, l'Administration de la Marine a rappelé aux pêcheurs côtiers leurs devoirs en la matière et l'augmentation notable du pourcentage des mousses, constatée l'année suivante est due à cette intervention.

Dans l'intérêt même de la pêche, qui a tout avantage à compléter ses effectifs par un personnel qualifié, il conviendra de veiller conti-

steeds dienen op gewaakt dat reeders en visschers strikt de wet op de aanwerving der scheepjongens naleven zooniet loopt men ge- vaar dat talrijke scheepjongens, bij het beëin- digen van het visscherijonderwijs, geen kans vinden om ingescheept te worden, met het gevolg dat ze door andere bedrijven worden opgeslorpt en voor goed voor de visscherij teloorgaan.

Onder de 378 schippers, die einde 1945, het bevel over een visschersvaartuig voerden, telt men er 197 die in het bezit waren van een vergunning; 145 hadden het diploma van schipper 2^e klas verworven en 36 het diploma van schipper 1^e klas.

Onder het machinepersoneel telt men 214 motoristen met vergunning tot 101 P.K., 7 met vergunning tot 500 P.K.; 67 met het diploma tot 101 P.K., 87 met het diploma tot 500 P.K. en 3 gediplomeerde machinisten.

Het feit dat er enkel 340 motoristen op tabel XIV vermeld staan, komt doordat er 38 schippers insgelijks als motorist waren aangemonsterd.

In den loop van 1945, gingen door ongevallen op zee, 68 visscherslevens verloren: 18 schippers, 12 motoristen, 28 matrozen, 2 lichte matrozen en 8 scheepjongens.

VIII. — ONDERNEMINGEN.

De 531 reeds bestaande visschersschepen — dus deze in aanbouw buiten beschouwing gelaten — behoorren toe aan 443 ondernemingen. Men telt er 394 met één vaartuig, 32 met 2, 8 met 3, 3 met 4, 2 met 5, 3 met 6 en 1 met 8 vaartuigen.

Onder de 443 ondernemingen telt men er 354 die het eigendom zijn van alleenstaande personen of van familiën, 72 van feitelijke vennootschappen waarin twee of meer personen hun aandeel hebben, zes van persoonlijke vennootschappen met beperkte aansprakelijkheid, negen van naamloze vennootschappen en twee van vennootschappen zonder winstbejag.

Gezamenlijk baten de alleenstaande personen of familiën 395 of 74 % der schepen van de visschersvloot uit, de feitelijke vennootschappen 85 schepen of 16 %, de P.V.B.A. 14 schepen of 3 %, de N.V. 34 schepen of 6 % en de V.Z. W.B. 3 schepen of 1 %.

nuelllement à ce que les armateurs et les pêcheurs se conforment strictement à la loi sur le recrutement des mousses, sinon nombre de ceux-ci, après avoir terminé leurs études à l'école de pêche maritime, risqueront de ne pas trouver à s'embarquer. Ils s'orienteront nécessairement vers d'autres industries et seront définitivement perdus pour le métier de pêcheur.

Parmi les 378 patrons qui, à la fin de 1945, commandaient un bâtiment de pêche, 197 étaient en possession d'une licence, 145 étaient titulaires du brevet de patron de 2^{me} classe et 36 de celui de patron de 1^{re} classe.

Parmi le personnel des machines, on compte 214 motoristes avec licence jusqu'à 101 C.V., 7 avec licence jusqu'à 500 C.V., 67 porteurs du brevet jusqu'à 101 C.V., 87 porteurs du brevet jusqu'à 500 C.V. et 3 machinistes brevetés.

Le tableau XIV ne mentionne que 340 motoristes; cet écart provient de ce que 38 patrons remplissaient, en plus du commandement du navire, la fonction de motoriste.

Au cours de l'année 1945, les accidents en mer ont causé la perte de 68 vies humaines: 18 patrons-pêcheurs, 12 motoristes, 28 matelots, 2 matelots légers et 8 mousses.

VIII. — ENTREPRISES.

Les 531 bateaux de pêche déjà existants — donc ceux en construction n'étant pas pris en considération — appartiennent à 443 entreprises, dont 394 avec un bateau, 32 avec 2 bateaux, 8 avec 3 bateaux, 3 avec 4 bateaux, 2 avec 5 bateaux, 3 avec 6 bateaux et 1 avec 8 bâtiments.

Parmi les 443 entreprises, on compte 354 étant propriété individuelle ou familiale, 72 appartenant à des sociétés de fait avec participation de deux personnes ou plus, six à des sociétés de personnes à responsabilité limitée, neuf à des sociétés anonymes et deux à des sociétés sans but lucratif.

L'ensemble des particuliers ou des familles exploite 395 bateaux, soit 74 % de la flotte de pêche, les sociétés de fait en exploitent 85, soit 16 %, les S.P.R.L. 14, soit 3 %, les Soc. An. 34, soit 6 % et les S.S.B.L. 3, soit 1 %.

Tabel XVII. — **Getal schepen uitgebaat door de 5 verschillende soorten ondernemingen.**
Tableau XVII. — **Nombre de bateaux exploités par 5 genres d'entreprises différents.**

Soort onderneming Genre d'entreprise	Getal vaartuigen - Nombre de bateaux							Schepen - Bateaux	
	1	2	3	4	5	6	8	Tot.	%
Persoonlijk of famil. Prop. individ. ou fam.	324	23	5	1	—	1	—	395	74
Feitelijke venn. Soc. de fait	65	4	2	—	1	—	—	85	16
P.V.B.A. S.P.R.L.	3	1	1	—	—	1	—	14	3
N.V. Soc. An.	1	3	—	2	1	1	1	34	1
V.Z.W.O. S.S.B.L.	1	1	—	—	—	—	—	3	6
Aant. ondernemingen Nombre d'entreprises	394	32	8	3	2	3	1	531	100

Naar de gegevens op tabel XVII, treft men 30 alleenstaande personen aan die 2 tot 6 visschersvaartuigen in persoonlijk of familieeigendom bezitten; te weten: 23 met 2 schepen, 5 met 3 schepen, 1 met 4 schepen en 1 met 6 schepen. Het gaat hier vooral om kleine reeders, die dank hun ondernemingsgeest, zich tot groote reeders wisten op te werken.

Ten opzichte van de scheepstypen, wordt de visschersvloot als volgt, onder de verschillende soorten ondernemingen, ingedeeld:

1°) van de 290 schepen die bij het scheepstype I gerekend worden, behooren er 228 of 78 % toe aan alleenstaande personen en 51 of 18 % aan feitelijke vennootschappen, terwijl de 11 overige vaartuigen of 4 % den eigendom uitmaken van de hierbovenaangehaalde vennootschappen met rechtspersoonlijkheid.

2°) bij het scheepstype II, telt men 86 vaartuigen, waarvan er 62 schepen of 72 % het bezit zijn van alleenstaande personen, 12 schepen of 14 % van feitelijke vennootschappen en de 12 overige of insgelijks 14 % van de andere vennootschappen.

3°) van de 111 vaartuigen, die het scheepstype III uitmaken, worden 86 schepen of 77 % door alleenstaande personen uitgebaat, 13 schepen of 12 % door feitelijke vennootschappen en 12 schepen of 11 % door de andere vennootschappen.

4°) bij het scheepstype IV telt men 34 vaartuigen waarvan er 19 of 56 % aan alleenstaande personen behooren, 9 of 26 % aan feitelijke vennootschappen en de 6 overige of 18 % aan N.V. en V.Z.W.O.

D'après les données du tableau XVII, on compte 30 particuliers qui possèdent 2 à 6 bateaux à titre personnel ou en co-propriété familiale, à savoir: 23 avec 2 bateaux, 5 avec 3, 1 avec 4 et 1 avec 6. Ce sont généralement de petits amateurs qui, grâce à leur esprit d'initiative, ont pu gravir les échelons de l'échelle sociale et devenir de grands armateurs.

Au point de vue des types de bateaux, la flotte de pêche se répartit comme suit entre les différents genres d'entreprises:

1°) des 290 bâtiments du type I, 228, soit 78 %, appartiennent à des particuliers et 51, soit 18 %, à des sociétés de fait, tandis que les 11 bâtiments restants, soit 4 %, sont la propriété des sociétés visées ci-dessus qui jouissent de la personnalité civile.

2°) des 86 unités du type II, 62, soit 72 %, appartiennent à des particuliers, 12, soit 14 %, à des sociétés de fait et les 12 unités restantes, soit également 14 %, aux autres sociétés.

3°) des 111 bateaux du type III, 86, soit 77 %, sont exploités par des particuliers, 13, soit 12 %, par des sociétés de fait et 12, soit 11 %, par les autres sociétés.

4°) des 34 bâtiments du type IV, 19, soit 56 %, appartiennent à des particuliers, 9, ou 26 %, à des sociétés de fait et les 6 bâtiments restants, soit 18 %, aux Soc. An. et S.S.B.L.;

5°) de tien trawlers die bij het scheepstype V gerangschikt worden, maken allen den eigendom uit van Naamloze Vennootschappen.

5°) les dix chalutiers du type V sont tous la propriété de sociétés anonymes.

Tabel XVIII. — **Aantal vaartuigen en percent van ieder scheepstype door de verschillende ondernemingen uitgebaat.**

Tableau XVIII. — **Nombre de bâtiments et pourcentage de chaque type de bateau exploités par les différentes entreprises.**

Ondernemingen Entreprises	Scheepstypen - Types de bateaux									
	I.		II.		III.		IV.		V.	
	Aantal Nombre	%	Aantal Nombre	%	Aantal Nombre	%	Aantal Nombre	%	Aantal Nombre	%
Alleenstaande p. Particulier	228	78	62	72	86	77	19	56	—	—
Feitelijke Venn. Sociétés de fait	51	18	12	14	13	12	9	26	—	—
P.V.B.A. S.P.R.L.	5	2	7	8	2	2	—	—	—	—
N.V. Soc. An.	5	2	5	6	9	8	5	3	10	100
V.Z.W.O. S.S.B.L.	1	—	—	—	1	1	1	15	—	—
Aantal schepen Nombre de bateaux	290	100	86	100	111	100	34	100	10	100

Ongeveer de ¾ der vaartuigen van de scheepstypen I, II, III en meer dan de helft van het scheepstype IV zijn in het bezit van alleenstaande personen of families, terwijl de 10 trawlers van het type V het eigendom zijn van kapitaalcrachtige, naamloze vennootschappen, nl. « Motorvisscherij » met 2 trawlers, « Oostendsche Reederij » met 4 trawlers en de « Pêcherie à vapeur » met 4 trawlers.

In 1939 telde de visschersvloot 364 alleenstaande reeders waarvan er einde 1945 nog slechts 269 schepen hadden. Sinds den oorlog zijn er 85 nieuwe alleenstaande reeders bijgekomen w. o. 49 beroepsvisschers en 36 buitenstaanders.

Buiten deze 85 alleenstaande reeders, kwamen 89 nieuwe vennootschappen tot stand, waarvan er 40 beroepsvisschers als vennoot tellen, terwijl de vennoten van de 49 overige vennootschappen allen buitenstaanders zijn.

Environ les ¾ des bâtiments des types I, II, III et plus de la moitié du type IV appartiennent à des particuliers ou à des familles, tandis que 10 chalutiers, du type V sont la propriété de sociétés anonymes disposant de capitaux, à savoir: « Motorvisscherij » avec 2 chalutiers, « Oostendsche Reederij » avec 4 chalutiers et « Les Pêcheries à Vapeur » avec 4 chalutiers.

En 1939, la flotte de pêche comptait 364 armateurs individuels qui, à la fin de 1945, n'avaient plus que 269 bateaux. Depuis la guerre, le nombre d'armateurs individuels a augmenté de 85 nouveaux venus, parmi lesquels 49 pêcheurs de profession et 36 outsiders.

Indépendamment de ces 85 armateurs individuels, on enregistrait la création de 89 sociétés nouvelles, dont 40 comptent des pêcheurs de profession comme associés, tandis que les associés des 49 autres sociétés sont tous des outsiders.

IX. — ENKELE OPMERKINGEN EN GEVOLG-TREKKINGEN.

1°) Heropbouw van de vloot tijdens de oorlogs-jaren.

België wachtte niet tot het einde der kriegsver-richtingen om zijn zwaar geteisterde visschers-vloot te herbouwen.

Inderdaad, in de periode van 1941-45, liepen 172 visschersvaartuigen van stapel, 't zij ge-middeld 34,4 eenheden per jaar.

Onder deze 172 schepen telde men er 99 of 57 % die tot het scheepstype I behooren, 49 of 29 % tot het type II, 23 of 13 % tot het type III en 1 of nauwelijks 1 % tot het type IV.

De 13 schepen die in den loop van 1941 te water werden gelaten behoorden allen tot het scheepstype I. In 1942 liepen 58 schepen van stapel, waaronder 49 of 84 % die tot het type I behooren, 7 of 12 % tot het type II en 2 of 4 % tot het type III. In 1943 telde men 55 nieuwe schepen, waaronder 26 of 47 % van het type I, 19 of 35 % van het type II en 10 of 18 % van het type III. In 1944 kwamen 21 nieuwe schepen de vloot vervoegen, waaronder 5 of 24 % van het type I, 14 of 67 % van het type II, 2 of 9 % van het type III. In 1945 kwamen 25 nieuwe schepen aan de kust, waaronder 6 of 24 % van het type I, 9 of 36 % van het type II, 9 of 36 % van het type III en 1 of 4 % van het type IV. (Zie tabel XIX).

Opgemerkt dat vanaf 1943, de bouw der vaartuigen van het type I sterk afneemt. Deze vermindering is in de eerste plaats een gevolg van de reglementeering inzake nieuwbouw die door het Beheer van het Zeewezen sinds 1942 wordt doorgevoerd en waarbij in principe het bouwen van schepen beneden de 12 meters kiellengte niet meer wordt toegelaten.

Tabel XIX. — Nieuwbouw : Aantal vaartuigen van stapel gelopen in de periode 1941-1945.

Tableau XIX. — Constructions nouvelles : Nombre de bateaux lancés pendant la période 1941-45.

Scheepstypen	Bouwjaar - Année de construction										Totaal aantal	%
	1941		1942		1943		1944		1945			
	Types de bateaux										Nombre total	
	Aantal Nombre	%	Aantal Nombre	%	Aantal Nombre	%	Aantal Nombre	%	Aantal Nombre	%		
I	13	100	49	84	26	47	5	24	6	24	99	57
II	—	—	7	12	19	35	14	67	9	36	49	29
III	—	—	2	4	10	18	2	9	9	36	23	13
IV	—	—	—	—	—	—	—	—	1	4	1	1
Totaal - Total	13	100	58	100	55	100	21	100	25	100	172	100

IX. — QUELQUES REMARQUES ET CONCLU-SIONS.

1°) Reconstitution de la flotte pendant les années de guerre.

La Belgique n'a pas attendu la fin des opéra-tions militaires pour reconstituer sa flotte de pêche si durement éprouvée.

En effet, pendant la période de 1941-45, 172 bâtiments de pêche ont été lancés, soit en moyenne 34,4 unités par an.

Parmi ces 172 bateaux, 99, soit 57 % sont du type I, 49, soit 29 % du type II, 23, soit 13 % du type III et 1, soit à peine 1 % du type IV.

Les 13 bateaux lancés au cours de l'année 1941 étaient tous du type I. En 1942, 58 bâti-ments ont été lancés dont 49 ou 84 % du type I, 7 ou 12 % du type II et 2 ou 4 % du type III. En 1943 on comptait 55 nouvelles unités, dont 26 ou 47 % du type I, 19 ou 35 % du type II et 10 ou 18 % du type III. En 1944 la flotte s'est accrue de 21 nouveaux bateaux, 5 ou 24 % du type I, 14 ou 67 % du type II, 2 ou 9 % du type III. En 1945, 25 nouvelles unités ont été lancées dont 6 ou 24 % du type I, 9 ou 36 % du type II, 9 ou 36 % du type III et 1 ou 4 % du type IV (voir tableau XIX).

Il est à remarquer qu'à partir de 1943 la con-struction de bâtiments du type I diminue forte-ment. Cette diminution est en premier lieu due à la réglementation en matière de construction de nouveaux bateaux, établie dès 1942 par l'Administration de la Marine et portant qu'en principe la construction de bateaux dont la quille n'atteint pas la longueur de 12 mètres n'est pas autorisée.

Bij een vergelijking van de gemiddelde drijfkracht en de gemiddelde bruto-tonnemaat van de tijdens den oorlog gebouwde schepen met de vóóroorlogse, komt men tot de bevinding dat de gemiddelde drijfkracht per vaartuig der nieuwe constructies van de scheepstypen I en IV een merkelijke verhooging onderging, terwijl het tegenovergestelde bij de scheepstypen II en III wordt vastgesteld. Bij alle scheepstypen neemt de gemiddelde bruto-tonnemaat der nieuwe schepen sterk af. Zulks heeft voor gevolg dat de gemiddelde drijfkracht per bruto-ton van de oorlogsconstructies hooger komt te staan dan bij de oudere schepen, hetgeen een verhooging van de snelheid en de trekkracht van de jonge schepen daartelt. (Zie tabel XX). De verhooging komt ten goede van de vangcapaciteit vooral bij de uitbating der haringconcentratien.

En comparant les bateaux construits pendant la guerre à ceux d'avant-guerre au point de vue de la force de propulsion moyenne et du tonnage brut moyen, on constate que la force de propulsion moyenne par bateau des construc-tions nouvelles des types I et IV a augmenté dans des proportions notables, tandis que le contraire se manifeste pour les types II et III. Le tonnage brut moyen des nouveaux bateaux de tous types est fortement en régression. La force de propulsion moyenne par tonneau brut des constructions de guerre s'est donc accrue par rapport à celle des bateaux plus vieux, ce qui a pour conséquence une augmentation de la vitesse et de la force de traction des bateaux récents (voir tableau XX), d'où meilleure capa-cité de prise, surtout en ce qui concerne l'ex-ploitation des bancs de harengs.

Tabel XX. — Vergelijking van de vloot van 1939 met de oorlogsconstructies.

Tableau XX. — Comparaison de la flotte de 1939 aux constructions de guerre.

Scheepstypen	Gemidd. P.K. sterkte per vaartuig			Gemiddelde Bt. per vaartuig			Ontwikkelde P.K. voor één Bt.		
	Force moyenne en C.V. par bateau			Moyenne des T.B. par bateau			C.V. développés pour une T.B.		
	Types de bateaux	1939	Nieuwe constr. Construct. nouvelle	Vershil Différence	1939	Nieuwe constr. Construct. nouvelle	Vershil Différence	1939	Nieuwe constr. Construct. nouvelle
I		35,6	45,5	+ 9,9	16,9	15,7	— 1,2	2,10	2,90
II		96,3	83,7	— 12,6	40,1	29,6	— 10,5	2,40	2,83
III		165,8	136,8	— 29,0	75,1	44,3	— 30,8	2,21	3,09
IV		256,2	300,0	+ 43,8	121,7	129,2	— 8,5	2,10	2,32

2°) Heropbouw van de vloot rekening houdend met de instandhouding der vischvoorraden.

Het is een algemeen gekend feit, dat de vischgronden niet onuitputbaar zijn, vooral wanneer ze in bijna ingesloten zeeën liggen, zoals de Noordzee, het Engelsche Kanaal, enz. Zulke zeeën beschikken over zelfstandige visch-stapels, die niet door visschen, herkomstig uit andere zeeën worden aangevuld en die bijge-volg op eigen reproductie aangewezen zijn om hun verlies aan te vullen. De vischvangst in zulke zeeën mag dus het reproductievermogen niet overschrijden, zoniet loopt men gevaar dat de vischstapels verarmen en alsdan treedt over-bevissing in.

Sinds lange jaren is gebleken dat de visch-vangst in de Noordzee niet meer in verhouding was met de verhoogde vangcapaciteit der trawlers, wat wel bewijst dat deze zee overbe-vischt werd. Men schat dat de vangst uit de

2°) Reconstruction de la flotte compte tenu de la sauvegarde des stocks de poissons.

C'est un fait notoire que les fonds de pêche ne sont pas inépuisables, surtout lorsqu'ils sont si-tués dans des mers presque totalement enfer-mées, telles de la Mer du Nord, la Manche, etc. Ces mers sont peuplées d'une faune ichtyolo-gique complètement indépendante de celle des autres mers et dont les pertes ne peuvent pé-conséquent être compensées que par sa propre reproduction. La pêche dans des mers pareil-le ne peut donc dépasser la capacité de reproduc-tion, sous peine de dépeupler ces mers (over-fishing).

Depuis de longues années il a été établi que le rendement de la pêche dans la Mer du Nord n'était plus en rapport avec l'augmentation de la capacité des chalutiers, d'où il résulte sans conteste, que la pêche y est pratiquée trop inten-

Noordzee tot 25 % het productievermogen overtrof (1). Dientengevolge zou de vischvangst in deze zee in dezelfde verhouding dienen vermindert, wil men bekomen dat ze haar oorspronkelijke voorraden behoudt.

Om zulk een belangrijk deficit in de toekomst te voorkomen zijn de beschermende maatregelen te Londen in 1937 bekrachtigd en waardoor enkel de bescherming van de jongvisch werd beoogd, alleszins niet afdoende. Wil men degelijk de vischgronden der Noordzee tegen overbevissing beschermen, dan dient te worden overgegaan tot een rationeelere regeling hunner uitbating.

Het staat nog niet vast welke methoden zullen aangewend worden bij een eventuele beperking der visscherij. In bevoegde visscherijmiddens is men echter van oordeel dat het aantal vaartuigen, dat de Noordzee zou mogen bevissen, voor ilder land zou dienen vastgesteld te worden, naar gelang hun vóóroorlogsche vlootsterkte.

De mogelijkheid wordt ook ingezien, een jaarlijksche hoeveelheid van de voornaamste vischsoorten vast te stellen, die door alle landen samen niet zou mogen overschreden worden. Het aandeel van dit contingent, dat aan ieder betrokken land zou worden toegekend, zou hoogstwaarschijnlijk steunen op den aanvoer gedurende een te bepalen vóóroorlogsche periode (2).

De vooruitzichten zijn bijgevolg niet zoo rooskleurig als velen het zich wel voorstellen, want indien een internationale overeenkomst moest tot stand komen en de bovengaande redmiddelen bekrachtigd zouden worden, dan zou meteen de aanvoer uit de Noordzee en bijgevolg ook de vlootsterkte op een zeker percent dienen teruggebracht.

Bij den heropbouw van de visschersvloot zal dan ook in de eerste plaats de aandacht op de kleinste scheepstypen (I, II en III) dienen gevestigd. Inderdaad, de vaartuigen die tot deze typen behoren zijn voor hunne vischvangst om zeggens uitsluitend op de Noordzee, het Engelse en Bristol Kanaal aangewezen.

Zooals hierboven aangehaald, zijn de visch-

sivement. On évalue que les captures réalisées dans la Mer du Nord dépassent de 25 % la capacité de reproduction (1). Si l'on ne veut pas diminuer la richesse initiale de cette mer, il faudrait y réduire la pêche dans les mêmes proportions.

Pour prévenir à l'avenir un déficit si important, les mesures ratifiées à Londres en 1937, ayant simplement pour but la protection du poisson immature, ne sont certainement pas suffisantes. Si l'on veut réellement éviter une exploitation trop intensive des fonds de pêche de la Mer du Nord, une réglementation rationnelle de cette exploitation s'impose.

Les méthodes à appliquer en vue d'une réduction éventuelle de la pêche maritime ne sont pas encore arrêtées. Dans les milieux compétents, on est toutefois d'avis que le nombre de bateaux, autorisés à pratiquer la pêche dans la Mer du Nord, devrait être déterminé pour chaque pays d'après l'importance de sa flotte d'avant-guerre.

On envisage également la possibilité de fixer un contingent annuel des principales espèces de poisson qui ne pourrait être dépassé par l'ensemble de tous les pays. La part de ce contingent à allouer à chaque pays intéressé, serait fort probablement basée sur les arrivages pendant une période d'avant-guerre à déterminer (2).

Les perspectives ne sont donc pas si favorables que d'aucuns se l'imaginent car si les mesures ci-dessus venaient à être ratifiées à la suite de la conclusion d'une convention internationale, les apports de poisson de la Mer du Nord et par conséquent le nombre des navires seraient ramenés à un certain pourcentage.

Lors de la reconstitution de la flotte de pêche l'attention devra donc aller en premier lieu aux bateaux des plus petits types (I, II et III). En effet, les bâtiments de ces types sont tout à fait indiqués pour pratiquer la pêche quasi exclusivement dans la Mer du Nord, la Manche et le Canal de Bristol.

Comme il a été rappelé ci-dessus, la richesse

(1) BAERENDS, G. P. : Hoe moet men de bevissing van een zee regelen en de grootst mogelijke vangsten verkrijgen. Driemaandelijksch overzicht. Deprt. Landbouw en Visscherij. Afd. Visscherijen - 's Gravenhage, 1943 blz. 16.

(2) KOCH H. J. : Wetenschappelijke Voordrachten te Oostende in December 1939, blz. 45.

gronden die in deze zeeën liggen enkel op eigen vischreproductie aangewezen en dient voorkomen te worden dat hunne uitbating dit vermogen zou overtreffen, zooniet worden ze met uitputting bedreigd.

3°) Bescherming der beroepsrederers.

Rekening gehouden met de reeds bestaande schepen en met deze in aanbouw, zal het aantal vaartuigen van de drie kleinste scheepstypen in afzienbaren tijd 513 eenheden tellen. Vergelijken met den toestand van 1939, zal zulks een verhooging van 69 vaartuigen of 29,5 % en van 3.154 P.K. of 8,5 % daarstellen.

Gelet op het feit dat, vóór den oorlog, bedoelde scheepstypen, niettegenstaande hun numerieke sterkte en vangcapaciteit toen op een merkkelijk lager peil stonden, slechts met moeite er toe kwamen hun uitbatingskosten te dekken, ware het wenschelijk dat vooreerst alle verdere uitbreiding er van zou worden belet.

Moest ooit overgegaan worden tot een vermindering van het aantal vaartuigen van bedoelde scheepstypen, dan zal er moeten overgemaakt worden tegen dezen zoo scherp maatregel en zal dienen onderzocht van welke soort rederers de schepen, in de eerste plaats, zouden hoeven stilgelegd.

Bij nadere beschouwing van de voor bedoelde vermindering in aanmerking komende scheepstypen, stellen we vast dat op een totaal van 311 schepen er 44 toebehooren aan gelegheidsrederers. Indien zooveel outsiders, gedurende den oorlog, hun kapitalen bij den aanbouw van visschersvaartuigen besteedden, was het niet zoozeer om onze geteisterde visschers tegemoet te komen, maar veeleer omdat de uitbating van de visscherij uitermate groote winsten opleverde.

De regeering zal ter zaken, ten gepasten tijde, de best geschikte regeling dienen te treffen.

des fonds de pêche situés dans ces mers ne dépend que de leur propre capacité de reproduction, et toute exploitation dépassant celle-ci doit être empêchée, sinon ces fonds risquent de s'épuiser.

3°) Protection des armateurs de profession.

Compte tenu des bateaux déjà existants et de ceux en construction, le nombre de bâtiments des trois plus petits types comportera dans un prochain avenir 513 unités. Comparé à la situation de 1939, cela représentera une augmentation de 69 unités, soit 29,5 % et de 3.154 C.V., soit 8,5 %.

Eu égard au fait qu'avant la guerre ces types de bateaux ne parvenaient qu'à peine à couvrir leurs frais d'exploitation malgré que leur force numérique et leur capacité de prise se trouvaient à cette époque à un niveau notablement plus bas, il serait désirable d'en empêcher provisoirement toute nouvelle extension.

S'il devait jamais être procédé à une diminution du nombre des bateaux de ces types, on devrait veiller à ce que les armateurs de profession soient protégés contre cette mesure rigoureuse.

Dès lors il conviendrait d'examiner de quelle catégorie d'armateurs les bateaux devraient être éliminés en premier lieu.

En examinant de plus près les types de bateaux dont le nombre devra être réduit tout d'abord, nous constatons que sur un total de 311 bâtiments, 44 appartiennent à des armateurs d'occasion. Si, pendant la guerre, tant de outsiders ont investi leurs capitaux dans la construction de bâtiments de pêche, ce n'était pas précisément pour venir en aide à nos pêcheurs éprouvés, mais plutôt parce que l'exploitation de la pêche rapportait de gros bénéfices.

En temps opportun le gouvernement devra fixer le régime le mieux approprié en la matière.

B. — TOESTAND VAN DE SCHELDEVISSCHERSVLOOT.

I. — NUMERIEKE STERKTE.

Einde 1945 bedroeg het aantal visschersvaartuigen, dat bij de uitbating van de Scheldewateren bedrijvig was, 55 eenheden (12 gedekte, 22 open- of halfgedekte motorboten en 21 roei-boten) tegen 53 einde 1944 en 76 einde 1943.

De sterke vermindering van het aantal Scheldeboten, die einde 1944 werd vastgesteld, was het gevolg van de vernielingen die de Scheldenvloot bij den aftocht van den vijand te verduren had. Men had er zich kunnen aan verwachten dat na een jaar tijd het aantal Scheldeboten merkkelijk zou toegenomen hebben. Daar ze slechts met 2 eenheden vermeerderde, zou men moeten aannemen dat de uitbating van de Scheldewateren niet meer, zooals gedurende de bezetting, aantlokkend is en ze een neiging vertoont om tot op haar vóóroorlogsch peil terug te loopen.

De 55 vaartuigen worden als volgt onder 8 verschillende Scheldehavens verdeeld: te Antwerpen, 1 open boot; te Berendrecht, 2 open boten; te Boekhoute, 5 gedekte en 32 open boten; te Doel, 2 gedekte en 4 open boten; te Kieldrecht, 2 gedekte boten; te Lilloo, 2 open boten; te Rupelmonde, 1 open boot en te Zandvliet, 3 gedekte en 1 open boot.

II. — P.K. STERKTE DER SCHELDEBOTEN.

Van de 55 vaartuigen zijn er slechts 34 gemonitiseerd. De drijfkracht schommelt tusschen 7 en 70 P.K. De 12 gedekte scheepjes ontwikkelen totaal 428 P.K., 't zij gemiddeld 35,7 P.K. per scheepje. De 22 open- of halfgedekte boten ontwikkelen globaal 293 P.K., 't zij gemiddeld 13,3 P.K. per boot. De totale drijfkracht, scheepjes en boten door elkaar gerekend, ontwikkelt 721 P.K., 't zij gemiddeld 21,2 P.K. per vaartuig.

De 21 overige zijn roei- en zeilboten, dus niet voorzien van mechanische drijfkracht.

III. — BRUTO-TONNEMAAT.

De 21 roei- of zeilboten zijn niet gemeten, zoodat de tonnemaat slechts voor 34 vaartuigen wordt opgegeven. Totaal meten deze 292,4 Bt.,

B. — SITUATION DE LA FLOTTE DE PÊCHE DE L'ESCAUT.

I. — FORCE NUMERIQUE.

Fin 1945, les bateaux pratiquant la pêche dans l'Escaut étaient au nombre de 55 (34 canots à moteur, dont 12 pontés et 22 non pontés ou mi-pontés, et 21 canots à rames) contre 53, fin 1944 et 76, fin 1943.

La diminution sensible du nombre d'unités constatée fin 1944 était due aux destructions dont la flottille fluviale eut à souffrir lors de la retraite de l'ennemi. On aurait pu s'attendre à ce qu'après un an, le nombre de bateaux se serait notablement accru. Comme on ne compte que 2 unités de plus, on devrait admettre que l'exploitation de la pêche dans les eaux de l'Escaut n'a plus le même attrait que pendant l'occupation et semble vouloir descendre au niveau d'avant-guerre.

Les 55 bateaux sont répartis comme suit entre les 8 différents ports de pêche de l'Escaut: à Anvers, 1 canot non ponté; à Berendrecht, 2 canots non pontés; à Boekhoute, 5 pontés et 32 non pontés; à Doel, 2 pontés et 4 non pontés; à Kieldrecht, 2 pontés; à Lilloo, 2 non pontés; à Rupelmonde, 1 non ponté et à Zandvliet, 3 pontés et 1 non ponté.

II. — FORCE EN C.V. DE LA FLOTTE DE L'ESCAUT.

Des 55 bateaux, 34 seulement sont motorisés. La force de propulsion varie entre 7 et 70 C.V. Les 12 canots pontés développent ensemble 428 C.V., soit en moyenne 35,7 C.V. par canot. Les 22 canots non pontés ou mi-pontés développent ensemble 293 C.V., soit en moyenne 13,3 C.V. par canot. La force de propulsion totale de l'ensemble de toutes ces unités représente 721 C.V., soit en moyenne 21,2 C.V. par unité.

Les 21 unités restantes sont des canots à rames ou à voiles, donc dépourvues de propulsion mécanique.

III. — TONNAGE BRUT.

Les 21 canots à rames ou à voiles n'étant pas jaugés, le tonnage indiqué ne se rapporte qu'à 34 unités. Celles-ci jaugeant au total 292,4 T.B.,

't zij gemiddeld 8,6 Bt. per vaartuig. De 12 scheepjes meten 158 Bt., 't zij gemiddeld 13,7 Bt. per scheepje en de 22 open of halfgedekte boten 134,4 Bt., 't zij gemiddeld 6,1 Bt. per boot.

soit en moyenne 8,6 T.B. par unité. Les 12 canots pontés jaugeant 158 T.B., soit en moyenne 13,7 T.B. par canot, et les 22 canots non pontés ou mi-pontés, 134,4 T.B., soit en moyenne 6,1 T.B. par canot.

IV. — AANGEMONSTERD PERSONEEL OP DE SCHELDEVLOOT.

In 't geheel zijn er 145 manschappen bij de Scheldevisserij werkzaam; te weten: 17 schippers-motoristen, 34 schippers, 16 motoristen, 72 matrozen, 5 jongens en 1 helpster. Het gemiddeld aantal opvarenden per vaartuig bedraagt 2,64 visschers.

IV. — EQUIPAGES ENROLES SUR LA FLOTTE DE L'ESCAUT.

La flottille de pêche de l'Escaut occupe au total 145 hommes d'équipage, notamment: 17 patrons-motoristes, 34 patrons, 16 motoristes, 72 matelots, 5 mousles et 1 aide. La moyenne par bateau comprend 2,64 hommes d'équipage.

Tabel XXI. — Aantal vaartuigen, ontwikkelde drijfkracht en bruto-tonnemaat der Scheldevischersvloot.

Tableau XXI. — Nombre de bateaux, force de propulsion développée et tonnage brut de la flottille de pêche de l'Escaut.

		Motorbooten - Canots à moteur									Aantal roei- boten	Tot.
Havens	Aantal Nombre			P.K. sterkte Force en C.V.			Bruto-tonnemaat Tonnage brut			de canots à rames	kol. - col.	
Ports	gedekte pontés	open non-pont.	Tot. I	gedekte pontés	open non-pont.	Tot.	gedekte pontés	open non-pont.	Tot.	II	I + II	
Antwerpen	—	—	—	—	—	—	—	6,2	—	—	1	
Anvers	—	1	1	—	7	7	—	—	6,2	—	1	
Berendrecht	—	2	2	—	23	23	—	8,7	8,7	—	2	
Boekhoute	5	12	17	210	199	409	88,2	87,8	176,--	20	37	
Doel	2	4	6	72	38	110	26,4	19,--	45,4	—	6	
Kieldrecht	2	—	2	66	—	66	15,8	—	15,8	—	2	
Lilloo	—	2	2	—	17	17	—	8,3	8,3	—	2	
Rupelmonde	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	
Zandvliet	3	1	4	80	9	89	27,6	4,4	32,--	—	4	
Totaal - Total	12	22	34	428	293	721	158,--	134,4	292,4	21	55	

De Technicus voor Zeevisserij,
CH. GILIS.

Le technicien pour la pêche maritime,
Ch. GILIS.